



RELATÓRIO CONSOLIDADO 2021
DESEMPENHO FINANCEIRO, SOCIAL E AMBIENTAL

21

REORGANIZÁMO-NOS. MELHORÁMOS A EFICIÊNCIA DOS NOSSOS SERVIÇOS.

OS RESULTADOS DO NOSSO TRABALHO,
OBTIDOS NO FINAL DE 2021,
FORTALECEM A NOSSA MOTIVAÇÃO PARA
FAZER CADA VEZ MAIS E MELHOR.

2021 foi o ano em que, com os processos inerentes à pandemia já bem conhecidos e devidamente implementados, pudemos dedicar-nos inteiramente à reorganização da nossa “casa”.

Restruturámos áreas fundamentais da nossa empresa, como o são a área operacional, administrativa, financeira e de gestão de informação, com o objetivo de melhorarmos substancialmente os serviços que prestamos.

Consequentemente, foi possível recuperar a confiança de clientes, parceiros e fornecedores.

O nosso grande objetivo manteve-se e está a ser atingido de forma consistente: trabalhar, com dedicação e confiança, para consolidar o fundamental equilíbrio operacional e financeiro do Grupo SATA.

ÍNDICE

- 04** MENSAGEM DO PRESIDENTE
- 06** PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE
- 10** INDICADORES CHAVE
- 12** O NOSSO ADN
 - MISSÃO | VISÃO | VALORES
 - O GRUPO SATA
 - AS PESSOAS
 - SUSTENTABILIDADE
 - GOVERNO DA SOCIEDADE
 - GESTÃO DO RISCO
- 30** ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 48** O NOSSO ANO
- 50** ANÁLISE DOS RESULTADOS CONSOLIDADOS
- 58** EVOLUÇÃO POR SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 65** ASPETOS REGULAMENTARES
- 69** SOBRE O RELATÓRIO
- 70** GLOSSÁRIO
- 71** ANEXOS FINANCEIROS



MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Voar em turbulência resume, de forma muito sintética e ilustrativa, o que foi o ano de 2021.

Nos primeiros 4 meses, até abril de 2021, parecia que o calendário se tinha esquecido de mudar a página do ano, posto que o desassossego causado pela variante Delta da pandemia de covid-19 continuou, como no ano anterior, a marcar os dias. Depois, de maio a novembro, voltámos gradualmente à normalidade, a respirar de alívio, a poder ver e abraçar os nossos. Finalmente, quando ansiávamos todos por um Natal descansado em família, eis que surge o vilão Ómicron, como que a dar nota que a pandemia estava longe de assumir a derrota. No Grupo SATA, tivemos obviamente de lidar com estas condições. Dadas as circunstâncias, o balanço é bem positivo. Desde o início da pandemia, no ano anterior e para além de lidar com as disrupções por esta causada, tínhamos iniciado um processo de transformação. Radical, mas discreto. Inclusivo, mas determinado. Transversal e cooperativo.

Assegurada a proteção sanitária o melhor possível, começámos pela transformação da operação aérea, seguida das áreas de suporte. Começámos por reorganizar a área operacional, pois desta dependem os serviços que prestamos.

A iniciativa mais visível foi a implementação do Centro de Controlo

“EM 2021 ASSISTIMOS À IMPLEMENTAÇÃO DE VÁRIAS INICIATIVAS, QUE OCORRERAM NUM PROCESSO INTEGRADO COM VISTA À TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRESAS. E DESTES ESFORÇO COLETIVO JÁ SURTIRAM RESULTADOS.”

Operacional Integrado, um instrumento fundamental, mas nunca antes concretizado. Juntamente com outras iniciativas discretas, pouco perceptíveis ao passageiro, mas muito eficazes na agilização de procedimentos, conquistámos maior eficiência em todos os pontos da operação aérea. Depois, paulatinamente, estendemos a outras áreas e, em particular, às mais exigentes em termos comerciais, financeiros, administrativos e de gestão da informação. Entre as iniciativas mais decisivas, destacamos a implementação da tarifa Açores, operacionalizada em tempo recorde, e que tornar-se-ia um fator promotor da coesão social e do desenvolvimento económico dos Açores.

Do contínuo desenrolar de iniciativas que ocorreram num processo estruturado, resultou uma nova forma de trabalhar. E surgiram resultados. Tivemos, no total do ano de 2021, um nível de tráfego apenas cerca de 25% abaixo de 2019, que compara favoravelmente com a diminuição de cerca de 45% avançada para o setor, como indicado pela IATA. Alcançámos, consistentemente, níveis de pontualidade acima dos 90%, históricos para o Grupo SATA.

Vimos baixar o número de reclamações de passageiros em cerca de 80% em relação ao período pré-pandemia e que nos destacou pela positiva nos relatórios do regulador ANAC. Em consequência, o indicador de

satisfação dos passageiros NPS - Net Promoter Score, que começámos a usar em maio, apresentou valores acima da média da indústria. Apesar destas conquistas, sabemos ter um caminho ainda a percorrer e erros a corrigir. Porém, é um facto que temos hoje maior e melhor controlo na gestão da informação e que estamos a interagir melhor com os nossos parceiros, junto dos quais conseguimos conquistar capital de confiança. Em termos de resultados financeiros, o Grupo apresentou um Resultado Operacional antes de impostos, depreciações, amortizações e juros (vulgo EBITDA) com um valor positivo, pela primeira vez em 5 anos, apesar da quebra de mais de 40 milhões de Euros na receita, em comparação com o último ano pré-pandemia. E, com a lealdade dos nossos passageiros, esperamos poder atingir níveis de receita comparáveis com o ano pré-pandémico de 2019 já em 2022. O principal mérito e agradecimento pelo que já conquistámos vai para os nossos trabalhadores, que concordaram participar ativamente no processo de transformação, que, quando necessário, souberam trabalhar bem a partir de casa; que aprenderam e adaptaram-se a novas ferramentas tecnológicas; que se prontificaram a substituir colegas, em terra e no ar, quando a pandemia exigiu flexibilidade e alteração constante do planeado; que assumiram tantas outras

atitudes, em tão diversas áreas e funções, de modo a garantir que nenhum voo se deixaria de fazer e que nenhum trabalho ficaria por concluir. O dia a dia reforçou-nos a convicção de que estamos todos empenhados em fazer destas empresas uma referência que a todos possa envaidecer, uma referência positiva, que orgulhe todos os açorianos e todos os que se afeioaram ao Arquipélago. Que sirva os Açores.

Luís Rodrigues

PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE

Os impactos da covid-19 causaram uma deterioração significativa nas condições económicas e um aumento na incerteza económica de algumas empresas e setores. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia, contudo, graças à resposta política rápida e eficaz e ao sucesso do processo de vacinação, a recuperação das economias, em particular da economia portuguesa, tem-se demonstrado positiva.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia é uma realidade. Contudo, dado o avanço no processo de vacinação a nível mundial, os impactos esperados em termos das economias e das empresas são, agora, menos significativos. Após uma queda de 8,4% em 2020, o PIB português voltou a crescer 4,9% em 2021 e deverá crescer 5,8% em 2022. Para tal, muito contribui o facto de quase 90% da população portuguesa já estar completamente vacinada, a taxa mais elevada da OCDE.

No entanto, é importante realçar que a atividade económica em setores fundamentais da economia, como o turismo, os transportes e a hotelaria, continua muito aquém dos níveis anteriores à crise.

A atenção dada à vacina não se restringe à área da saúde e ao desejo das pessoas circularem novamente com segurança. A vacinação será uma das chaves para a recuperação da economia, após um 2020 que trouxe uma das piores crises globais em décadas. Nos últimos meses de 2020, a perspetiva de uma vacina foi, inclusive, um dos principais impulsores das bolsas de valores pelo

mundo, refletindo as expectativas positivas trazidas pela possibilidade de imunização da população.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), o impacto da pandemia de covid-19 na Europa em 2021 resultou numa redução de 49% do tráfego aéreo no conjunto do ano face a 2019, equivalente a menos 2,2 mil milhões de passageiros. Espera-se que em 2022 este impacto seja menor, com uma redução de passageiros a rondar os 26% a 30%, representando cerca de 1,2/1,3 mil milhões de passageiros a menos.

Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, o Conselho de Administração considerou o Grupo SATA como um grupo em atividade, avaliando as previsões financeiras num horizonte de tempo de pelo menos um ano e analisando, em particular, a posição comercial do Grupo no contexto da atual pandemia de covid-19. O Grupo SATA procurou atuar de imediato em várias frentes por forma a minimizar o impacto da covid-19, tendo avançado com inúmeras medidas, nomeadamente i) renegociação de contratos e prazos de pagamento, ii) suspensão e adiamento de investimentos não críticos, iii) corte de despesas, iv) suspensão da contratação de novos colaboradores, v) implementação de programas de lay-off, pré-reformas e reformas antecipadas, entre muitas outras.

Na sequência dos impactos originados pela pandemia de covid-19 no setor do transporte aéreo, em

agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do Tratado de Funcionamento da União Europeia em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, para que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Mais tarde, em abril de 2021, foi aprovada uma medida de apoio de 12 milhões de Euros a favor do Grupo SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagens impostas devido à pandemia de coronavírus, e simultaneamente a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários. Em novembro de 2021 a CE aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros. A 17 de fevereiro 2021 a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, agora aprovado a 7 de junho de 2022. Importa, ainda, referir que, no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, serão realizados aumentos de capital por parte do Governo Regional dos Açores (GRA), tendo o Grupo SATA autorização para levantar um emprés-

timo garantido pelo GRA. Simultaneamente, e considerando o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, o GRA, na qualidade de acionista único da SATA Air Açores, decidiu, de forma voluntária, que a SATA Air Açores adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital previamente realizados, no montante de 72,6 milhões de Euros, mais 815 mil Euros de juros. Esta devolução surge no seguimento de uma investigação, por parte da Comissão Europeia, para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estavam conforme as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, mais concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o GRA, constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão Europeia. Quando o mundo começava a reerguer-se dos impactos provocados pela covid-19, inicia-se uma invasão militar na Ucrânia por parte da Rússia, a 24 de fevereiro de 2022, considerada uma "catástrofe" para o mundo e que vai reduzir o crescimento económico global, tendo já consequências estimadas duradouras para a economia mundial. Alguns efeitos do conflito nas economias devem continuar mesmo com o seu fim, reduzindo o ritmo da atividade económica mundial. O mercado mais afetado, porém, tem sido o europeu, com previsão de queda de atividade e alta do desemprego, o que pode

acabar por ter repercussões negativas na atividade económica global. Outra consequência diretamente associada à invasão militar está relacionada com o aumento do preço das commodities. A Rússia e a Ucrânia são países relevantes na produção de grãos como soja, milho e trigo, e a economia russa é bastante ligada ao petróleo, gás natural e minerais como o alumínio. Especialmente problemático é o petróleo, principalmente quando estamos a olhar para os indicadores financeiros de uma companhia aérea, cujo barril de Brent passou da casa dos 90 USD para os 120 USD. Com muitos países já com níveis de inflação elevados e uma economia em dificuldades, fruto dos dois anos de covid-19, esta alta piorou ainda mais as condições da economia global, forçando os países a aumentarem os juros para combater a inflação, à custa de uma redução da atividade económica. A Europa, altamente dependente do gás russo para energia e aquecimento, vê os preços a aumentar substancialmente, piorando o cenário inflacionário do continente e gerando um desafio para o Banco Central Europeu (BCE) de conter a inflação, mas evitar recessão. O orçamento de 2022, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego. Contudo, 2022 será um ano de desafios a nível dos custos, resultado do acima exposto. Comparando com 2019, antecipa-se um aumento em termos do número de passageiros.

As necessidades de tesouraria de curto prazo têm sido acompanhadas pela Administração de modo a monitorizarem as necessidades de liquidez, sendo revista regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da sua atividade e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como preço de combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de dívidas, limitações à mobilidade de pessoas, entre outros.

Mais recentemente, em março de 2022, outro fator com potencial impacto na atividade do Grupo SATA diz respeito à crise sismovulcânica verificada na Ilha de São Jorge, ilha do Grupo Central, tendo sido declarada a situação de alerta. A interdição e evacuação de populações está a decorrer. A atividade sísmica na ilha de São Jorge continua acima do normal, tendo o Centro de Informação e Vigilância Sismovulcânica dos Açores elevado o nível de alerta vulcânico na ilha de São Jorge para V4 (de um total de cinco), significando possibilidade real de erupção.

O ORÇAMENTO DE 2022, PRESSUPÕE UM AUMENTO DA PROCURA DE PASSAGEIROS COM UMA RECUPERAÇÃO MAIS FORTE DO TRÁFEGO.

A verificar-se este cenário, a atividade da SATA Air Açores e da própria SATA Internacional poderá ficar comprometida, visto que, tal como já aconteceu no passado noutras situações (ex.: vulcão do glaciador Eyjafjallajökull, no sul da Islândia), as nuvens de cinzas expelidas pelo vulcão podem obrigar ao encerramento de espaço aéreo e aeroportos, pelo menos no Grupo Central, constituído por cinco ilhas – Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, levando ao cancelamento de alguns voos para estas ilhas.

O risco que uma situação destas representa para o transporte aéreo prende-se com a forma como afeta a visibilidade e a possibilidade de partículas microscópicas serem sugadas para os reatores dos aviões e provocar avarias.

A verificar-se este cenário de erupção vulcânica estima-se um impacto significativo no setor turístico da ilha/ilhas do Grupo Central, com abrandamento da atividade do Grupo SATA, gerando eventualmente a neces-

sidade de reprogramação e desvio de voos para outras ilhas. Daqui resultará um decréscimo exponencial do número de visitantes, afetando diretamente empresas e economia dependentes da receita gerada pelo turismo.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, e (ii) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Tendo em consideração a situação atual em que a SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da concretização dos aumentos de capital definidos no Plano de Reestruturação, (ii) da obtenção do financiamento garantido pelo GRA, (iii) da evolução da pandemia de

covid-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação aprovado, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo reforço, das medidas sanitárias impostas pelos governos, (iv) da evolução da guerra despoletada pela invasão da Rússia à Ucrânia e (v) da evolução da atividade sismovulcânica na Ilha de São Jorge. Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade de o Grupo em manter a continuidade das suas operações. Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se

mantenham difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à covid-19 e à invasão militar russa na Ucrânia, a evolução da receita, que se estima ser superior ao período pré-pandemia, poderá ser em parte compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, apesar do agravamento severo do custo do fuel, para que o EBITDA melhore. Todavia, num contexto de incerteza significativa associada à covid-19, à guerra e à atividade sismovulcânica, o Conselho de Administração considera que existem cenários pessimistas que podem criar dúvidas sobre a capacidade do Grupo conseguir alcançar os resultados estimados em 2022, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção ou mesmo reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, bem como se a guerra na Ucrânia for de longa duração, impactando significativamente os preços das commodities. A atividade sismovulcânica na Ilha de São Jorge poderá também impactar

em termos do turismo e número de voos realizados. Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, a SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando a injeção de capital no Grupo SATA, não vê o Conselho de Administração preocupação no normal funcionamento da sua operação e no reembolso das suas dívidas, quer a fornecedores, quer à banca, pelo que a continuidade das operações e liquidez do Grupo se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses. O Conselho de Administração não considera igualmente que esses cenários pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade do negócio. Deste modo, as demonstrações financeiras não incluem nenhum ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

EMBORA AINDA SE PREVEJAM QUE OS PRÓXIMOS TEMPOS SE MANTENHAM DIFÍCEIS, NUM CONTEXTO DE INCERTEZA ASSOCIADA À COVID-19 E À GUERRA NA UCRÂNIA, ESTIMA-SE QUE A EVOLUÇÃO DA RECEITA SEJA SUPERIOR À DO PERÍODO PRÉ-PANDEMIA.

INDICADORES CHAVE

JANEIRO A DEZEMBRO DE 2021

PASSAGEIROS (LUTS)

2020: 665.937
2019: 1.712.417

1.281.552

NÚMERO DE VOOS

2020: 14.511
2019: 22.249

20.230

CITY PAIRS - DESTINOS

2020: 42
2019: 46

42

TAXA DE OCUPAÇÃO (LOAD FACTOR)

2020: 50%
2019: 80%

66%

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AERÓDROMOS

2020: 138.773
2019: 293.295

246.397

MOVIMENTO DE AERONAVES NOS AERÓDROMOS

2020: 4.872
2019: 6.224

6.132

CARGA/CORREIO TRANSPORTADOS (TONELADAS)

2020: 6.839
2019: 6.018

6.926

CARGA/CORREIO NOS AERÓDROMOS (TONELADAS)

2020: 1.087
2019: 1.111

1.222

O DESEMPENHO
FINANCEIRO E
OPERACIONAL
ALCANÇOU UMA
RECUPERAÇÃO
NOTÁVEL.



APESAR DE UM PRIMEIRO SEMESTRE AINDA FORTEMENTE AFETADO PELA PANDEMIA, A PROCURA DE VOOS CONSEGUIU, NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021, SUPERAR AS PERSPETIVAS PARA O SETOR.

EBITDA¹ (MILHARES €) **5.702**
2020: -30.086
2019: -6.944

RESULTADO LÍQUIDO (MILHARES €) **-57.420**
2020: -88.012
2019: -53.432

DÍVIDA LÍQUIDA (MILHARES €) **331.716**
2020: 271.222
2019: 250.198

GASTOS EM COMBUSTÍVEL (MILHARES € | CUSTOS² %) **29.976**
2020: 14.027 | 9%
2019: 42.134 | 18%
15%

TRABALHADORES³ **1.319**
2020: 1.380
2019: 1.298

HORAS DE FORMAÇÃO **71.029**
2020: 85.014
2019: 79.132

CONSUMO DE JET FUEL (TON) **41.690**
2020: 28.133
2019: 60.651

EMISSÕES DE CO₂ (tCO₂E) **131.325**
2020: 88.620
2019: 191.065

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

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

³ Trabalhadores com contrato permanente ou de prazo indeterminado. Este valor não considera o n.º de colaboradores das empresas Azores Airlines Vacations America.

O NOSSO ADN

TRABALHAMOS
TODOS OS DIAS
PARA QUE CADA
UM DOS NOSSOS
PASSAGEIROS SE
SINTA SEGURO,
RECEBIDO E
ACONCHEGADO,
NUMA FAMILIARIDADE
CARACTERÍSTICA
DA HOSPITALIDADE
AÇORIANA

Fazemo-lo da melhor forma que sabemos: colocando em cada um dos nossos voos e em cada um dos nossos gestos o que somos: açorianos de alma e coração.

Missão Promover a conectividade do arquipélago dos Açores, de uma forma sustentável.

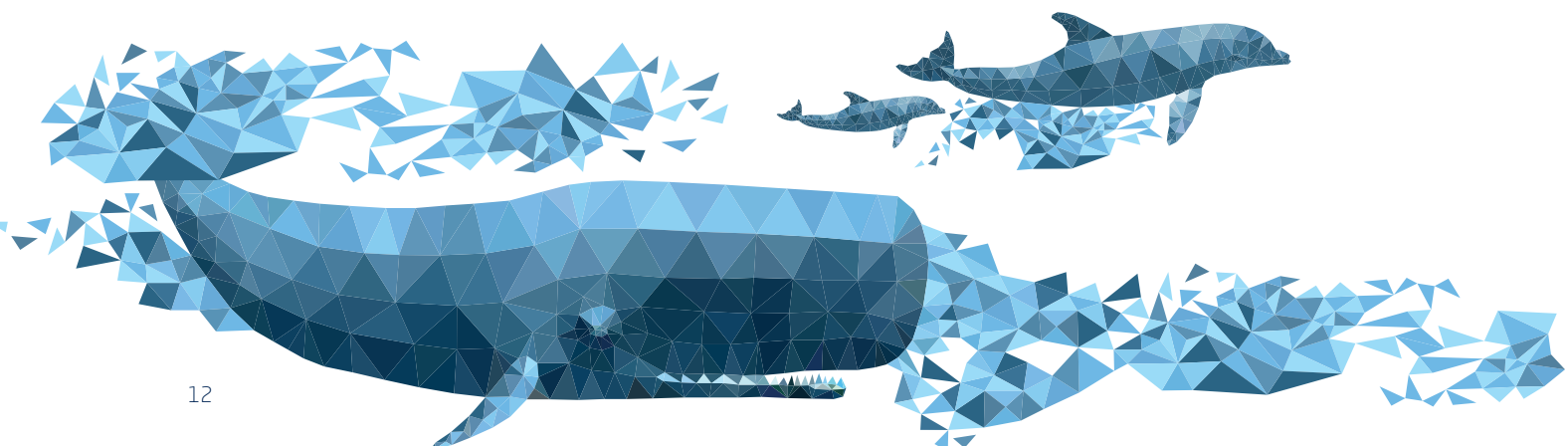
Visão Ambicionamos ser reconhecidos, em todo o mundo, como a melhor opção para viajar para e dentro do arquipélago dos Açores.

Valores

Genuinidade, na transparência das nossas comunicações e ações.

Hospitalidade, apreendida nas nossas origens açorianas e reflexo do imenso orgulho que sentimos como anfitriões dos nossos destinos.

Liderança, cultivada como um sentido de responsabilidade, empreendedorismo e autonomia, fundamentais para o desempenho das funções de todos e de cada um de nós, no Grupo SATA.



**NASCEMOS DO SONHO DE CINCO
AÇORIANOS QUE QUISERAM, UM DIA,
LIGAR OS AÇORES AO MUNDO POR AR.
HOJE, SOMOS A COMPANHIA AÉREA DE REFERÊNCIA
PARA VIAJAR PARA OS AÇORES.**

O GRUPO SATA

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

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



FROTA

O Grupo SATA investiu na renovação da sua frota. Conta com aeronaves modernas, mais eficientes e mais confortáveis.

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

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



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

A frota da SATA Air Açores inclui presentemente:
Bombardier Q200;
Bombardier Q400 NextGen.



AS PESSOAS

Fazer da gestão dos recursos humanos um dos pilares de desenvolvimento sustentável do Grupo SATA é o objetivo de longo prazo. E por ser necessário começar por algum lado, no último trimestre de 2021, foi alterada a orgânica da gestão de recursos humanos. Foi constituída a Direção Geral de Serviços Partilhados, que passou a incorporar a área de gestão de processos de pessoal (GPP) e criada a Direção de Desenvolvimento de Pessoas, vocacionada para o desenvolvimento do capital humano.

Mas outras mudanças ocorreram na vida interna das empresas no curso de 2021. No contexto do Plano de Reestruturação apresentado, identificaram-se como vantagem significativa para as empresas, a consensualização de regimes de exceção e suspensão parcial dos Acordos de Empresa (AE), com o propósito de poupança de custos e aumento da produtividade.

Foi apresentado um Programa de Pré-reformas e Reformas Antecipadas, complementado por posterior Programa de Rescisões por Mútuo Acordo, que finalizaram com significativa adesão de colaboradores. Neste contexto de adequação dos recursos ao período de reestruturação que as empresas atravessam, foi fortemente incentivada a mobilidade interna para reforço em áreas específicas oferecendo, ao mesmo tempo, a possibilidade de mudança e de evolução para quem ambicionava abraçar novos desafios.

Esta nova organização resultou da identificação da: i) necessidade de investir no contínuo desenvolvimento do capital humano; ii) investir na qualidade da formação técnica contínua e adequada em todas as áreas; iii) necessidade de rever os procedimentos administrativos associados aos recursos humanos para introduzir mais e melhor tecnologia no apoio administrativo.

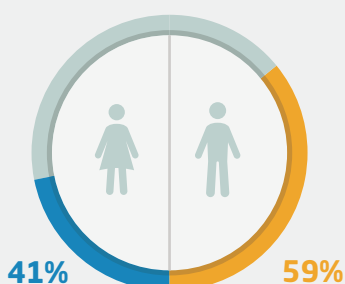
CONTRATOS PERMANENTES OU DE PRAZO INDETERMINADO **1.319**
2020: 1.380
2019: 1.298

CONTRATOS TEMPORÁRIOS OU DE PRAZO DETERMINADO **95**
2020: 28
2019: 113

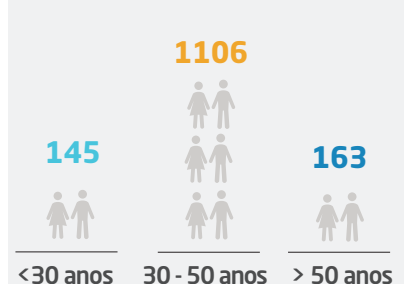


Em todas as empresas do grupo, os programas de pré-reforma, reforma antecipada e de rescisão por mútuo acordo, originaram a saída consensualizada de trabalhadores efetivos, o que explica o decréscimo gradual do número de efetivos nos quadros da empresa em 2021. Em alguns casos, estes acordos só produzirão efeitos em 2022, uma vez que o vínculo laboral só cessou a 31 de dezembro de 2021.

TRABALHADORES POR GÉNERO



TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA



TRABALHADORES POR ÁREA



A FORMAÇÃO

O ano de 2021 manteve-se condicionado pela pandemia e os planos de formação das empresas do Grupo SATA foram sendo permanentemente adaptados, tendo em conta as circunstâncias.

Apesar deste constrangimento, os vários momentos de formação foram cumpridos, no tempo e na cadência prevista.

Na SATA Air Açores, o decréscimo de horas de formação quando comparado com os anos 2019 e 2020, deve-se à conclusão do período de formação Ab-Início de Técnicos de Manutenção de Aeronaves, iniciada no final de 2018 e concluída em 2020.

Por outro lado, o ano de 2021 impulsionou a formação em outras áreas técnicas, designadamente, na área da assistência em terra (handling) com o intuito de assegurar a conformidade de todas as certificações necessárias à prestação do serviço.

Para além deste reforço específico, importante para garantir a excelência do serviço prestado, é de assinalar que o transporte aéreo, a gestão aeroportuária e a prestação de serviços de Handling são atividades particularmente exigentes em termos de formação obrigatória contínua, o que explica o investimento persistentemente efetuado.

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|
| horas de formação | 79.132 | 85.014 | 71.029 |
| ações de formação | 873 | 1.046 | 1.281 |
| número de formandos | 3.240 | 4.095 | 4.904 |



INDICADORES DE FORMAÇÃO

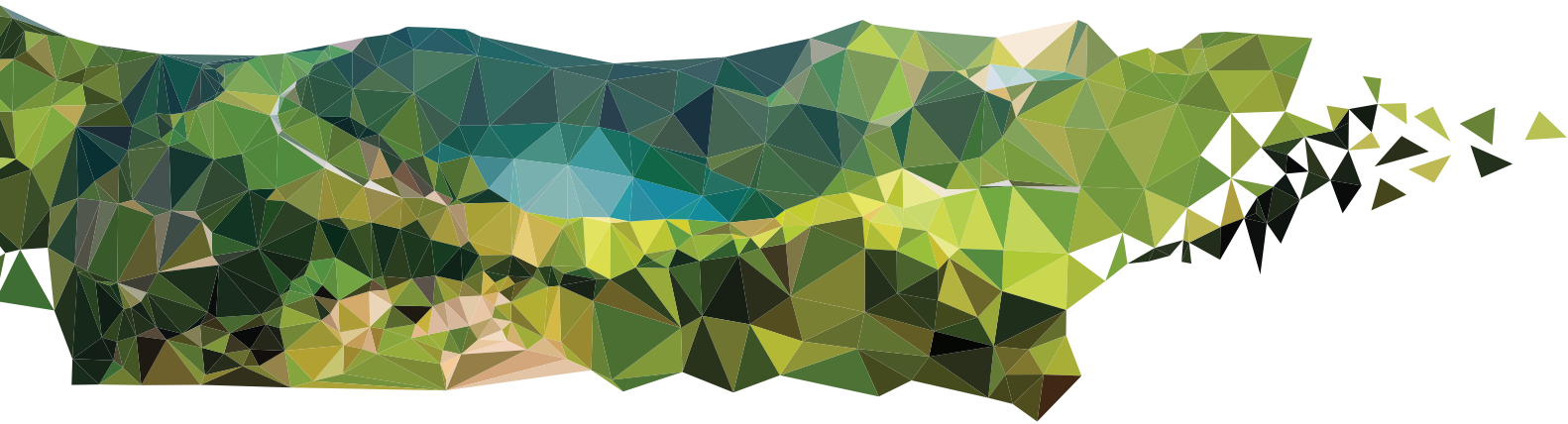
A PANDEMIA PERSISTIU.

SUCEDERAM-SE NOVAS VAGAS E NINGUÉM BAIXOU A GUARDA.

2020 foi o ano em que a pandemia irrompeu e 2021 foi o ano em que aprendemos a viver com ela. Mas continuou a ser um ano muito condicionado por duas vagas, impulsionadas por duas variantes que chegaram a todo o mundo e obrigaram a redobrada vigilância. O recurso ao teletrabalho, sempre que possível, e a mobilização interna permitiram assegurar a continuidade

da operação aérea. A testagem massiva e o acompanhamento de casos suspeitos ou de casos positivos fizeram parte da nova rotina da área de saúde, higiene e segurança no trabalho. A solidariedade coletiva e o acompanhamento sistemático da evolução da situação pandémica permitiram que a covid-19 não viesse a afetar o serviço prestado à comunidade e garantiu normalidade

da atividade de transporte aéreo. Esta normalidade foi assegurada com um esforço e investimento suplementar em medidas operacionais específicas, medidas de contenção ocasionais (sempre que a pandemia assim o exigia), e meios de proteção individual e de testagem proporcionais e adaptados a cada momento. Foi mais um ano sem tréguas para quem fez por garantir o bem-estar de todos.



SUSTENTABILIDADE A NOSSA ESTRATÉGIA

No final de 2021, e depois de termos levado a cabo um conjunto relevante de transformações organizacionais, criámos a Direção de Sustentabilidade, empenhada na definição conjunta de uma estratégia ambiental, social e de *governance*, amplamente conhecido como ESG (*Environmental, Social, Governance*), tendo como objetivo alinhar o desenvolvimento das empresas do grupo com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) da ONU.

Os resultados intangíveis alcançados assumem um peso cada vez maior no seu valor de mercado, sendo o posicionamento ESG um elemento crescente na reputação das empresas.

No que diz respeito à parte ambiental, passou a ser uma prioridade alocar

tempo e recursos para garantir a implementação de novas medidas no que toca à descarbonização, eficiência energética, consumo racional, reciclagem e valorização de resíduos, sendo igualmente importante aferir os progressos através da utilização de métricas universais e internacionalmente reconhecidas.

O setor da aviação é apenas responsável por 2% a 3% das emissões globais de CO₂, o que, comparado com outros setores de atividade, não se traduz num valor significativo. Contudo, com o crescimento esperado do tráfego aéreo global, a contribuição para a pegada ambiental da aviação aumentará nas próximas décadas. Neste sentido, a indústria está

empenhada em reduzir o impacto ambiental e o setor da aviação está numa corrida contra o tempo para alcançar a descarbonização, através de combustíveis sustentáveis (SAF), de medidas operacionais e tecnológicas, de ganhos na eficiência das aeronaves e das rotas, bem como de projetos de compensação das emissões de CO₂.

Mas a responsabilidade corporativa não se esgota na matéria ambiental. É cada vez mais transversal à organização e, no Grupo SATA, tem-se, conscientemente, transformado a organização no sentido de alinhar projetos ambientais, sociais e de *governance*, a fim de acautelar que, nas várias dimensões, estamos a trilhar um percurso justo, ético e responsável.

Quadro de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (ODSs)



CUIDAR DOS NOSSOS DA MELHOR FORMA POSSÍVEL É PARTE DA NOSSA RESPONSABILIDADE

A nível social interno, o Grupo SATA procura facultar as melhores condições de trabalho aos seus trabalhadores e proporcionar-lhes um ambiente de trabalho saudável, salvaguardando o seu bem estar e saúde mental, sem esquecer a necessidade de os dotar de *know-how* e conhecimento adequados, através de ações de formação que acontecem ao longo do ano.

SALVAGUARDAR A DIVERSIDADE

Adicionalmente, o Grupo SATA tem primado por promover a diversidade de género, quer na fase de seleção e de contratação, quer nas oportunidades de progressão ao longo da carreira. No conjunto do Grupo SATA cerca de 59% dos recursos humanos são do sexo masculino e cerca de 41% são do sexo feminino, havendo uma preocupação no que respeita à paridade e igualdade.

RESPEITAR A DIFERENÇA

A inclusão de pessoas com deficiência é uma prática que as empresas incorporaram há alguns anos e uma realidade à qual têm procurado adaptar-se, por forma a poder oferecer as melhores condições de trabalho possíveis a todos os trabalhadores.



ATENTOS AO QUE NOS RODEIA

Todos os que trabalham nas empresas do Grupo SATA também se empenham e fazem por participar na vida da comunidade, através da participação ativa em iniciativas de cariz social. Foram disso exemplo a ação de Natal desenvolvida internamente e que teve por objetivo a doação de cabazes de Natal a famílias carenciadas ou, numa vertente mais corporativa, o apoio institucional concedido a associações sem fins lucrativos, como sejam a

Associação Amigos da Pediatria da Ilha Terceira ou a Associação Rotary Club, a quem se prestou apoio para levarem a cabo iniciativas de carácter eminentemente social. Na mesma lógica, mas com objetivos distintos, a SATA Azores Airlines também se associou à iniciativa “Save the Waves”, um projeto desenvolvido com o objetivo de assegurar a prática do surf em zonas onde poderá estar ameaçada a continuidade desta prática saudável e amiga do ambiente.

Quer seja em resultado de um apoio institucional ou de um movimento solidário que emerge de forma mais espontânea, tem sido cultivada e incentivada no seio das empresas do grupo a criação de novos projetos ou a associação a projetos já consolidados no Arquipélago dos Açores, que concorram para o desenvolvimento do ecossistema em que todos nos inserimos.

E se a preocupação ambiental e social para com a sua Região fizeram sempre parte do percurso de vida das empresas, no que diz respeito ao governo da sociedade (*governance*), as empresas têm dedicado especial atenção na construção de um ambiente em que se cultivam os valores da liderança, da ética e da integridade, em que se estimula a diversidade na gestão de topo, a ética organizacional e o combate à corrupção. A organização está ainda a adaptar-se por forma a sistematizar o reporte de informação ESG na gestão de topo.

GERIR DE FORMA ÉTICA E SUSTENTÁVEL FAZ PARTE DA NOSSA RESPONSABILIDADE

A realização de investimentos responsáveis e finanças sustentáveis são outro foco de atenção. Primamos pela fiscalidade responsável e investimos continuamente na adoção de boas práticas quer no que respeita à salvaguarda da segurança dos dados, quer no campo da cibersegurança ou no cumprimento e acompanhamento

de questões relativas à privacidade de dados pessoais e coletivos. Este caminho de progresso contínuo, transversal às várias áreas, fazê-lo sem perder de vista os ESG e os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, que estão intimamente relacionados e que nos têm servido de guia para o desenvolvimento sustentável da nossa organização.

O trabalho de todos os dias procura promover a melhoria contínua e transversal a todas as áreas.

ESTE ESFORÇO É REALIZADO SEM PERDER DE VISTA OS OBJETIVOS GLOBAIS, TRAZIDOS PELO MODELO ESG, QUE SE CONCRETIZA E MEDE, TAMBÉM, ATRAVÉS DO CUMPRIMENTO DOS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA ONU.

Ambos nos têm servido de guia e norteiam as ações que vão sendo, gradualmente, implementadas.



EMISSIONES DE CO₂



As emissões de CO₂ são o principal impacto ambiental do setor da aviação. O Grupo SATA está continuamente a desenvolver esforços para minimizar e compensar as suas emissões diretas e assim contibui para o ODS 13.



>> RESPONSABILIDADE AMBIENTAL EM RESUMO

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|-----------|-----------|------------------|
| Emissões CO ₂ (tCO ₂) | 192.688 | 89.766 | 132.544 |
| Jet fuel (t) | 60.651 | 28.133 | 41.690 |
| Fuel de GSE / viaturas (t) | 117 | 86 | 117 |
| Eletricidade (GJ) | 6.450 | 4.657 | 4.565 |
| Energia (GJ) | 2.260.247 | 1.218.096 | 1.802.308 |
| Resíduos (t) | 71,9 | 76,2 | 68,6 |
| Resíduos valorizados (%) | 67,5 | 77,8 | 74,6 |
| Água (m ³) | 34.255 | 26.978 | 31.138 |
| Embalagens (kg) | 5.877 | 1.889 | 3.534 |
| Pneus recauchutados (uni) | 337 | 245 | 179 |
| Papel adquirido (t) | 20.700 | 12.400 | 16.200 |
| Reclamações ambientais | 0 | 0 | 0 |

| Tipo de emissão | Atividade | 2019 (tCO ₂) | 2020 (tCO ₂) | 2021 (tCO ₂) |
|------------------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Direta (Scope 1) | Jet Fuel - Aeronaves | 191.052 | 88.620 | 131.325 |
| | Fuel - GSE | 428 | 274 | 374 |
| | Subtotal | 191.480 99,3% | 88.984 99% | 131.699 99,4% |
| Indireta (Scope 2) | Eletricidade | 1.208 0,7% | 872 1% | 855 0,6% |
| Total Emissões (tCO ₂) | | 192.688 | 89.766 | 132.544 |

CONTINUAMOS O PROCESSO DE RENOVACÃO DE FROTA

Em 2021, a Azores Airlines recebeu um novo Airbus A321neo LR. Os motores de última geração e as pontas de asas sharklet permitiram reduzir o consumo de combustível em cerca de 37% e a respetiva pegada de carbono de cada passageiro, quando estabelecida uma comparação com as anteriores aeronaves. Estima-se uma redução total anual de 13.200 tCO₂ depois de concluído o processo, sendo este um importante investimento na melhoria da qualidade do serviço, alinhado com os compromissos de sustentabilidade.



63% DA FROTA FOI GRADUALMENTE RENOVADA DESDE 2018

AS NOVAS AERONAVES SÃO

37% MAIS EFICIENTES EM COMBUSTÍVEL FACE ÀS ANTERIORES

A contribuir para os ODS 13 e 15.



COMPENSAÇÃO CARBÓNICA

CELE é um mecanismo europeu de regulação das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) que estabelece limites para as emissões do conjunto das instalações e operadores aéreos abrangidos. É um instrumento de descarbonização que pretende a redução das emissões onde o custo associado é menor. Em 2021, o Grupo SATA integrou na fase IV (2021-2030) do programa, contribuindo para o cumprimento do objetivo de uma redução de 40% dos GEE no horizonte de 2030 (ano base 1990).

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

| | CELE | CORSIA |
|------|------------------------|-------------------------|
| 2019 | 1.076 tCO ₂ | 81.498 tCO ₂ |
| 2020 | 781 tCO ₂ | 29.096 tCO ₂ |
| 2021 | 791 tCO ₂ | 38.691 tCO ₂ |

emissões reportadas

MEDIDAS OPERACIONAIS. QUANDO SOMADO, TUDO CONTA

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

Na SATA Air Açores, a adoção de medidas operacionais específicas, em determinadas fases do voo, representam na frota Dash8 Q400 uma poupança média anual de 21% em combustível e na frota Dash8 Q200 de 26%, equivalente a cerca de 900 t/ano. Na Azores Airlines, continuámos a assegurar projetos como o *Dinamic Efficiency Project*, em consonância com o *Green Operating Procedures* do fabricante Airbus. As medidas operacionais adotadas contribuem para atingir os ODS 9 e 12.



CONCLUÍMOS A INTEGRAÇÃO DO ELETRONIC FLIGHT BAG (EFB)

A Azores Airlines seguiu o exemplo da SATA Air Açores e implementou o *Electronic Flight Bag*. Foram substituídos os manuais de voo impressos por uma solução digital (*Flysmart+*). Este salto tecnológico permite, no final de cada ano, reduzir o consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e conseqüentemente a diminuição de emissões de CO₂ para a atmosfera em 165.500 kg. Permitiu, ainda, suprimir a impressão de cerca de 500 mil folhas de papel A4. O processo foi totalmente concluído em fevereiro de 2022, quando a companhia aérea se despediu definitivamente de todos os manuais físicos a bordo e após a conclusão de um período de testes e de adaptação, com a duração de seis meses, em que coexistiram, a bordo, as versões impressas e o digital.

CONTINUÁMOS A REDUZIR PLÁSTICOS A BORDO

Em 2021, o Grupo SATA apresentou alternativas mais sustentáveis, tendo sido substituídos mais de 1 milhão de artigos individuais de plástico

por madeira e papel, na operação de bordo, e retirados os encostos de cabeça na Azores Airlines.

CADA VEZ MAIS ECONÓMICOS E MAIS ECOLÓGICOS

Os equipamentos de operação de handling estão a ser gradualmente substituídos por unidades elétricas (tratores de bagagem, empilhadores, escadas e passadeiras de bagagem). Atualmente, 26% dos equipamentos de apoio da SATA Air Açores são elétricos, com um impacto na redução de combustível de cerca de 123.300 l/ano.

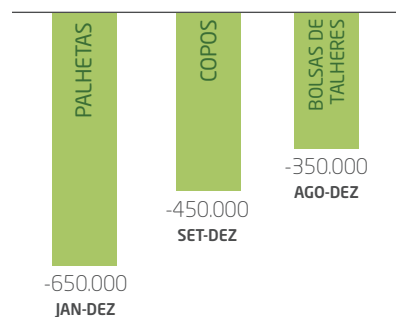
EM 2021,
CRIAMOS NOVAS LINHAS DE ATUAÇÃO.
NÃO É TUDO, MAS É UM COMEÇO.

Em terra, está em curso o processo de Certificação Energética nas Aerogares dos Aeródromos dos Açores em cumprimento com o regulamento de Sistema de Certificação Energética dos Edifícios (SCE). Para além de outras medidas, foram substituídas as lâmpadas fluorescentes por LED e adquiridos equipamentos elétricos eletrónicos (EEE's) com a melhor classificação energética possível. Para além da eficiência energética, houve igualmente a preocupação de construir reservatórios de água nos aeródromos de São Jorge e Graciosa.

CONTINUÁMOS A APOSTAR NA CONVERSÃO DIGITAL

As soluções digitais são frequentemente vistas como soluções para fazer face aos desafios ambientais, económicos e sociais com que hoje lidamos. Na SATA, além do *Electronic Flight Bag*, têm sido desenvolvidas outras ações de grande impacto na redução de papel:

- Reformulação do sistema de emissão de cartões de embarque para impressão de dois segmentos;
- Disponibilização da revista de bordo



em formato digital. Esta medida permitiu evitar a impressão de 13.200 kg de papel, correspondendo a uma poupança anual estimada de 63.000 kg de CO₂ na operação aérea da SATA Air Açores e Azores Airlines;

- Utilização de plataformas eletrónicas em múltiplas áreas e para variados objetivos, num impressionante somatório de mais de setenta novos desenvolvimentos tecnológicos que permitiram agilizar, poupar, reduzir consumos e converter o ambiente de trabalho num lugar mais tecnológico e mais ecológico.

VALORIZAMOS OS RESÍDUOS

Os resíduos resultantes das operações de manutenções são separados, devidamente acondicionados mediante a classificação de perigosidade e posteriormente encaminhados para valorização. No domínio da manutenção da SATA Air Açores, os pneus das aeronaves são acondicionados em fileiras, contentorizados e enviados para um operador de recauchutagem, que assegura o cumprimento dos requisitos de homologação.

Foi criada uma zona de acondicionamento temporário, no edifício sede, facilitando a separação de resíduos de maiores dimensões e das várias tipologias. Para garantir a correta gestão de resíduos nas obras adjudicadas são elaborados Planos de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) e Planos de Gestão Ambiental (PGA). A contribuir para o ODS 12.



A CONVIVER COM O MEIO AMBIENTE

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



UM FUTURO QUE NOS COMPETE **DEFINIR E DEFENDER**

Na sequência da criação da Direção de Sustentabilidade associada aos desafios do setor do transporte aéreo e respetivas políticas internacionais e nacionais, estamos a elaborar um Plano Estratégico de Sustentabilidade que visa estruturar compromissos e metas mais ambiciosas. E já começamos o nosso caminho ao alinhar a nossa atuação com o ODS 17.

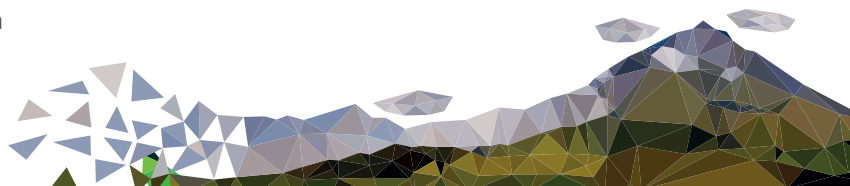
SOMOS SIGNATÁRIOS DA CARTILHA DE SUSTENTABILIDADE DOS AÇORES

Com o compromisso de desenvolver a sua atividade de uma forma cada vez mais sustentável a nível ambiental, social e económico, o Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade com a definição três objetivos:

A Cartilha de Sustentabilidade dos Açores é uma iniciativa da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia que aponta o reconhecimento da região como destino sustentável, visando acelerar a implementação local dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS'S) e o contributo da região para a Agenda 2030. Esta iniciativa tem permitido o desenvolvimento de práticas de sustentabilidade cada vez mais eficientes e inovadoras por parte de várias empresas do arquipélago contribuindo, assim, para tornar cada vez mais os Açores numa referência de turismo sustentável a nível mundial. Subscrever a Cartilha é assumir um compromisso público com uma gestão responsável, justa e transparente.



- 1** IMPLEMENTAÇÃO DE UM RELATÓRIO ANUAL DE SUSTENTABILIDADE
- 2** DEFINIÇÃO INTERNA DE PRIORIDADES DE SUSTENTABILIDADE COM O RESPETIVO MAPA DE INDICADORES
- 3** DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA COLABORATIVA DE OPERACIONALIZAÇÃO DO PROJETO “SATA FOREST”



GARANTIR QUE ESTAMOS A CONTRIBUIR PARA QUE GERAÇÕES VINDOURAS POSSAM CONTINUAR A VIVER EM COMUNHÃO COM A NATUREZA É UM TRABALHO CONTÍNUO. É UMA TAREFA COLETIVA, QUE DEVE RESPONDER CONSTANTEMENTE A NOVOS DESAFIOS.

MAIS DO QUE UM PROJETO É UMA NOVA FORMA DE SER E ESTAR NA VIDA E NOS NEGÓCIOS. E É PORVENTURA AQUI, NESTE NOVO CAPÍTULO, QUE A PALAVRA TRANSFORMAÇÃO FAZ AINDA MAIS SENTIDO.

SOMOS ASSOCIADOS DA GRACE - EMPRESAS RESPONSÁVEIS

GRACE é uma associação de utilidade pública, que atua nas áreas da Responsabilidade Social e Sustentabilidade, e tem como missão a promoção e desenvolvimento de uma cultura empresarial sustentável. Reúne atualmente mais de 180 empresas, das mais variadas dimensões e setores de atividade, empenhadas na busca de soluções práticas para o crescimento sustentável das comunidades e das organizações. Reconhecendo a importância da sustentabilidade na organização, o Grupo SATA aderiu à GRACE usufruindo de uma plataforma de partilha e de apoio para implementação de boas práticas.

A contribuir para o ODS 17.



ESTAMOS ENVOLVIDOS NO PROJETO CHYLA

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

Os avanços na tecnologia de energia elétrica/propulsão estão a revolucionar o setor de aviação permitindo, no futuro, soluções integradas e sustentáveis.

A contribuir para o ODS 17.



MODELO DE GOVERNO

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

RESPONSABILIDADES

ASSEMBLEIA GERAL

Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);

Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;

Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.

CONSELHO FISCAL

Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;

Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos padrões internacionais definidos.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;

Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;

Monitorizar e garantir o alinhamento dos objetivos, políticas e orientações com as atividades a desenvolver, no sentido de satisfazer e maximizar os interesses do acionista.

**AGIR DE FORMA RESPONSÁVEL,
ÉTICA E DE ACORDO COM OS PADRÕES
DE CONDUTA RECOMENDADOS PELAS
BOAS PRÁTICAS INTERNACIONAIS
É A FORMA DE TRABALHAR
EM TODO O UNIVERSO SATA.**

Assembleia Geral

| | |
|------------------------|--|
| Presidente | Noé Venceslau Pereira Rodrigues |
| Vice-Presidente | Fernando Jorge Pereira Cordeiro |
| Secretário | Joana Torres Decq Mota |

REMUNERAÇÃO

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


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

Principais deliberações

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

Conselho Fiscal

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

REMUNERAÇÃO

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

Revisor Oficial de Contas

| | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|--|
| Revisor Oficial de Contas | Duarte Félix Tavares Giesta | REMUNERAÇÃO |
| 2010 Data da primeira designação | 5 Número de mandatos | 14.650 € pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas. |
| | | 3 anos civis Duração do mandato |

Conselho de Administração

| | | |
|--|--|--|
| Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos | Luís Manuel da Silva Rodrigues N.º reuniões: 27 % de participação: 96% | REMUNERAÇÃO 13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho |
| Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos | Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves N.º reuniões: 28 % de participação: 100% | 13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho |
| Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos | Mário Rogério Carvalho Chaves N.º reuniões: 27 % de participação: 96% | 13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho |

PRESIDENTE DO CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO
Luís Manuel da Silva Rodrigues

Secretaria Geral
Auditoria Interna
SATA Gestão de Aeródromos
Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança, Saúde no Trabalho
Gabinete de Marca e Relações Externas
Direção de Sustentabilidade
Direção de Desenvolvimento de Pessoas

Direção de Contabilidade e Fiscalidade
Direção Financeira
Direção Revenue Accounting
Direção Geral de Serviços Partilhados
Direção de Sistemas de Informação
Gestão Administrativa
Inovação e Qualidade
Proteção de Dados
Gestão de Projetos
Direção de Compras, Equipamentos e Património
Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
Serviços Jurídicos

VOGAL EXECUTIVO DO
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

VOGAL EXECUTIVO DO
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Mário Rogério Carvalho Chaves

Gabinete de Segurança
Gabinete de Monitorização da Conformidade
Gabinete de Segurança Operacional
Gabinete de Suporte Operacional
Gabinete de Planeamento de Emergência
Direção de Operações de Voo
Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações
Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade
Direção de Manutenção de Aeronaves e Direção de Manutenção e Engenharia
Direção de Operações Terrestres
Direção de Handling
Direção de Rede e Receita
Centro de Coordenação Operacional
Direção de Marketing e Vendas
Serviço de Carga
Charters

GESTÃO DO RISCO

O Grupo SATA está exposto a vários riscos que procuramos mitigar através da adoção de um conjunto de processos-chave, cuja execução e **manutenção é assegurada por todos os trabalhadores**, nos diversos processos de gestão existentes.

RISCOS FINANCEIROS

Risco da taxa de câmbio

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

Devido à instabilidade do par EUR/USD, o Grupo SATA tem negociados, desde julho de 2021, instrumentos financeiros que garantiram, de forma efetiva, uma cobertura de 58% do volume de dólares movimentados minimizando, desta forma, o risco de exposição a variações na taxa de câmbio desta divisa no valor dos seus ativos e passivos.

Risco de crédito

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

O aumento do risco de perda, consequência dos impactos económicos da pandemia de covid-19, obriga a uma avaliação da situação económica dos clientes e da possibilidade da existência de imparidades futuras.

Risco de liquidez e capital

O risco de fontes de financiamento insuficientes para satisfazer as necessidades de saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento,

investimentos, remuneração dos acionistas e reembolso da dívida é avaliado e minimizado através da gestão centralizada das necessidades de tesouraria pelo departamento financeiro do Grupo SATA e pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias. Para os setores relacionados com o turismo, e concretamente para a aviação, existem dificuldades adicionais de obter crédito bancário devido aos impactos económicos da pandemia de covid-19 e à falta de perspetivas de recuperação dos setores.

Com a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, e consequente aporte de capital do acionista, este risco ficaria mitigado.

Risco de taxa de juro

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

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

No que se refere à reforma das taxas de juro de referência, uma vez que os instrumentos financeiros detidos pela Empresa estão expostos apenas à Euribor, não existem impactos a considerar na mensuração e classificação dos instrumentos financeiros.

RISCOS ESTRATÉGICOS

Regulamentação do setor

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

Políticos

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

Recursos humanos

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

A GARANTIA SOBRE A EFETIVIDADE DA GESTÃO DO RISCO E CONTROLO INTERNO DENTRO DO GRUPO É DADA AO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO PELA AUDITORIA INTERNA E ÉTERNA, ATRAVÉS DA AVALIAÇÃO INDEPENDENTE COM INDICAÇÃO DE MELHORIA NOS PROCESSOS DE CONTROLO INTERNO E GESTÃO DO RISCO.

da empresa e os seus representantes, Sindicatos e Comissões de Trabalhadores. Esta comunicação é assegurada por vários canais desenvolvidos para o efeito: portal do colaborador "MY SATA", Blogue Interno "Voamos Juntos" e e-mail "I Belong".

Ética e cultura organizacional

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

RISCOS OPERACIONAIS

Sistemas de informação

No Grupo SATA, todas as áreas de negócio são suportadas por equipamentos e ferramentas informáticas que funcionam em interfaces definidos para garantir a fiabilidade, a segurança e a disponibilidade da informação de forma adequada. No desenvolvimento de aplicações é assegurada a implementação de sistemas de autenticação robustos que permitem não só garantir o acesso à informação de forma controlada, como também assegurar a autenticidade e fiabilidade da informação disponibilizada.

Safety & Security

No que diz respeito à segurança da operação no âmbito *safety* e *security* dos trabalhadores e dos clientes, das instalações e das aeronaves, todos os processos estão orientados para a identificação e mitigação de riscos e de ameaças a que as operações estão expostas. A área *Security* está regulada por legislação internacional e nacional cujo enfoque é prevenir ameaças intencionais contra a aviação civil. A formação por áreas de trabalho, a análise e resposta a reportes, os grupos de trabalho e as ações de controlo de qualidade internas e externas permitem identificar causas, corrigir e controlar vulnerabilidades e atualizar procedimentos, de modo a minimizar a exposição a ameaças contra a segurança da aviação civil.

Risco ambiental

Os impactos das alterações climáticas traduzem-se em riscos ambientais para o Grupo SATA. Para além dos potenciais efeitos nefastos no ar, solo e água, os desafios do setor e a alteração dos vários diplomas legais no âmbito ambiental podem representar variações no preço das licenças de carbono (CO₂), nas taxas de valorização de resíduos, na aplicação de coimas e na necessidade de investimento progressivo para aplicação de soluções ecológicas, incrementando significativamente os custos operacionais. Com o objetivo de cumprir com os compromissos mundiais para a redução dos impactos ambientais e propor estratégias na organização, aliadas à monitorização permanente dos respetivos indicadores, promovemos a identificação dos riscos e as respetivas medidas de mitigação, assegurando, também, o acompanhamento das metas e dos objetivos definidos.

RISCOS HAZARD

Desastres naturais e acidentes

A atividade do Grupo SATA está sujeita a vários eventos naturais como maremotos, terremotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas, e eventos sociais como greves que, além de provocarem constrangimentos sociais, podem acarretar perdas de receitas significativas e/ou custos adicionais. Há também o risco, embora reduzido, presente, de acidente ou incidente grave com uma das aeronaves. No Grupo SATA existem procedimentos definidos no *Emergency Response Plan* e são realizados variados simulacros com o objetivo de assegurar a preparação na resposta à emergência.

Pandemias

Em 2021 reforçámos o Plano de Contingência relativo à covid-19, de acordo com a evolução da pandemia, minimizando os constrangimentos e evitando o aparecimento de surtos e a propagação da covid-19 dentro do grupo. Entre várias iniciativas desenvolvidas ao longo do ano, destacamos a implementação de sistemas de testagem massiva à covid-19 a todos os trabalhadores do Grupo SATA e a continuidade do protocolo com as Autoridades de Saúde, permitindo que os trabalhadores das áreas operacionais do Grupo SATA fossem considerados prioritários nos processos de vacinação e nas testagens de confirmação da covid-19.

Nos Anexos deste relatório disponibilizamos informação mais detalhada sobre os diversos riscos a que o Grupo SATA está exposto, assim como as respetivas medidas de mitigação.

ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO

CONTEXTO ECONÓMICO INTERNACIONAL

O ano de 2021 ficou marcado por um conjunto de acontecimentos a nível mundial que travou a retoma económica global, nomeadamente a pandemia de covid-19, o ataque ao Capitólio por militantes pró-Trump, o retorno dos Talibãs no Afeganistão e a saída apressada dos americanos do país e, ainda, os relatórios cada vez mais alarmantes sobre as mudanças climáticas. As sucessivas vagas da covid-19, agravadas pela rápida propagação das variantes Delta e Ómicron e a ameaça constante de novas variantes, afetaram de forma significativa os níveis de confiança e a atuação, já bastante condicionada, dos agentes económicos. Apesar da esperança gerada pelas vacinas contra a covid-19, a pandemia provocou mais mortes em todo o mundo em 2021 do que no ano anterior (mais 3,56 milhões de mortes no final de dezembro de 2021), elevando o número oficial, bastante subestimado - segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) - a mais de 5,44 milhões.

O sucesso da vacinação revelou-se um elemento fundamental na recuperação da atividade económica. Em todo o mundo foram administradas mais de 8,7 bilhões de doses, apesar das desigualdades no acesso à vacinação entre países ricos e pobres e de movimentos anti-vacinas.

O sucesso dos testes clínicos com os medicamentos contra a covid-19 renovaram a esperança, embora sempre refreada pelo surgimento de novas variantes.

Estima-se que o crescimento económico global tenha subido para 5,9% em 2021 (comparando com os -2,8% em 2020), alcançando o mais acentuado ritmo de crescimento pós-recessão dos últimos 80 anos. Apesar desse aumento anual, o ressurgimento da pandemia de covid-19 e o estrangulamento generalizado nos fornecimentos pesaram consideravelmente na atividade global no segundo semestre de 2021. Contudo, os mercados emergentes e as economias em desenvolvimento estão a registar recuperações notavelmente mais fracas e frágeis em comparação com as economias avançadas, em resultado do progresso mais lento da vacinação, maior dificuldade na sua distribuição e respostas políticas mais limitadas. Estima-se que o impacto da pandemia reverterá anos de conquistas e ganhos.

Enquanto persistirem, entre regiões, diferenças tão significativas no acesso e na distribuição de vacinas, manter-se-á o risco de contínua circulação do vírus e o surgimento de novas variantes, particularmente entre países e populações com baixa taxa de vacinação, o que representará uma ameaça à recuperação e ao desenvolvimento de todas as economias.

Face a este contexto, prevê-se que o crescimento nas economias avançadas desacelere de 5% em 2021 para 3,8% em 2022. O crescimento deverá retrair-se, ainda mais, em 2023, para 2,3%. Apesar da desaceleração,



o ritmo de expansão projetado será suficiente para retomar a tendência pré-pandemia em 2023. No que diz respeito aos mercados emergentes e às economias em desenvolvimento, espera-se que a maioria sofra danos substanciais, com trajetórias de crescimento sem força suficiente para retomar o investimento e a produção pré-pandemia no horizonte de previsão de 2022-23. O Banco Mundial estima que o crescimento destes países diminua de 6,3% em 2021 para 4,6% em 2022, pois a retirada contínua do apoio macro-económico, juntamente com surtos de covid-19 e obstáculos contínuos à vacinação, pesam na recuperação¹. Outra área relevante para a recuperação económica e que tem sido fortemente afetada pela crise pandémica diz respeito ao mercado de trabalho. A atual pandemia começou por ser uma crise de saúde pública, tendo alastrado à economia e aos mercados de trabalho, sendo

considerada a crise mais severa que o mundo atravessou desde a Grande Depressão (1930). De acordo com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), o setor do emprego sofreu, em 2020, uma queda no volume de horas de produção equivalente a uma perda de 255 milhões de empregos a tempo inteiro, mantendo-se em 2021 significativamente abaixo dos níveis pré-pandémicos. Riscos relacionados com a inatividade e retrocessos face aos progressos que vinham sendo alcançados na igualdade de género podem afetar fortemente o futuro das economias. Convém, ainda, realçar os problemas que poderão advir da desigualdade de estímulos orçamentais atribuídos pelos países, que tendem a agravar as desigualdades entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento, sendo importante a mobilização do sistema multilateral para apoiar as economias mais frágeis. Os níveis de desemprego nas

economias emergentes e a inexistência de sistemas de proteção social eficazes na estabilização da quebra de rendimentos levou a um aumento da pressão financeira sobre os agregados familiares, muitos deles já financeiramente vulneráveis. Estima-se que a pandemia terá, em 2020, empurrado mais de 77 milhões de crianças e adultos para níveis de pobreza extrema (<US\$1,90/dia p.p.c).

Economias emergentes com elevada dependência de exportações, provenientes de setores de mão de obra intensiva ou do setor do turismo e lazer enfrentam atualmente um desafio sem precedentes no que diz respeito à adaptação das cadeias de abastecimento e distribuição, à subida dos preços das matérias-primas e à volatilidade da procura.

Tal como manifestado pela Organização Internacional do Trabalho,

“(…) nenhum país recuperará desta crise isoladamente, sem um esforço global. (...) uma recuperação efetiva e sustentável terá de ser uma recuperação centrada nas pessoas. Será impossível recuperar sem políticas macroeconómicas que incluam estímulos orçamentais à economia, sem apoio a rendimentos e sem sistemas de proteção social fortes e abrangentes.

As políticas definidas terão de ter atenção aos grupos mais vulneráveis, de forma a prevenirmos o crescimento das desigualdades. Terão de estar desenhadas para os setores mais atingidos e assentar num forte diálogo social, manifestando solidariedade para com os países mais frágeis e menos desenvolvidos, sob pena de não conseguirmos fazer uma recuperação a nível global.”

¹ Fonte: World Bank - Real GDP, variação face a período homólogo.

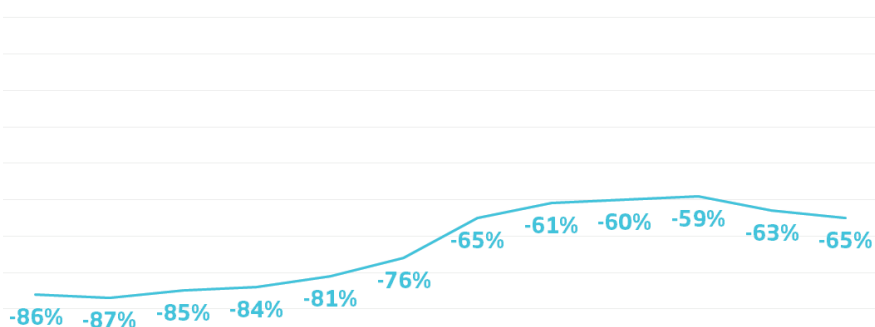
SETOR DO TURISMO

O setor do turismo a nível mundial registou, em 2021 face a 2020 (o pior ano no turismo de que há registo), uma recuperação de 4% (415 milhões em 2021 vs. 400 milhões de turistas em 2020). No entanto, de acordo com as estimativas da Organização Mundial do Turismo (OMT), o número de viajantes internacionais continua

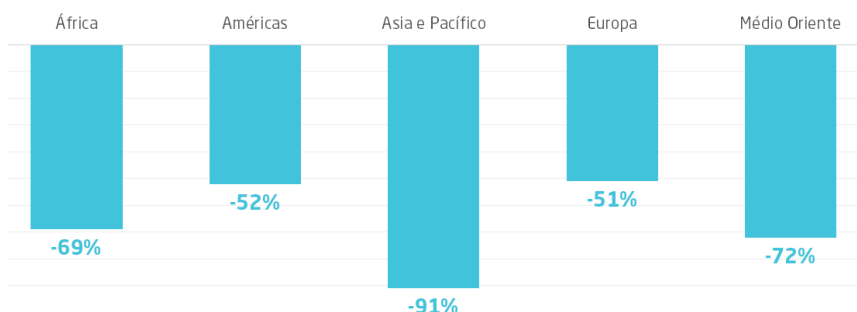
muito aquém dos valores pré-pandemia de 2019, fortemente condicionado pelas taxas desiguais de vacinação entre países e novas variantes da covid-19, que geram mais restrições nas viagens. Estima-se que o ano de 2021 tenha terminado com perdas de USD 2 triliões, prevendo a OMT uma recuperação frágil e lenta.

VARIAÇÃO MENSAL DO NÚMERO DE TURISTAS A NÍVEL MUNDIAL (VAR % FACE A 2019)¹

jan/21 fev/21 mar/21 abr/21 mai/21 jun/21 jul/21 ago/21 set/21 out/21 nov/21 dez/21



VARIAÇÃO MENSAL DO NÚMERO DE TURISTAS INTERNACIONAIS POR REGIÃO (VAR % FACE A 2019)¹



Economias com elevada dependência do setor turístico sofreram quebras de procura e consequentemente de receita, por via dos consecutivos encerramentos de fronteiras. A contribuição económica estimada do setor do turismo em 2021 atinge os USD 1,9 mil milhões, acima dos USD 1,6 mil milhões registados em 2020, mas aquém dos USD 3,5 mil milhões registados em 2019². O crescimento das taxas de vacinação, a reabertura das fronteiras e o aliviar das restrições à mobilidade proporcionaram uma recuperação moderada do setor no segundo semestre do ano, no entanto ainda

62% abaixo dos níveis pré-pandémicos. A pressão de um contexto económico instável, com aumento dos preços das principais *commodities* como o Brent, inflação, aumento das taxas de juro e endividamento das empresas, poderá condicionar a continuação da evolução do setor. A recuperação registada no segundo semestre do ano, sobretudo nos mercados das regiões com taxas de vacinação mais elevadas, maioritariamente Europa e Américas, associada a uma maior e melhor distribuição da vacinação e um levantamento coordenado das restrições à mobilidade, poderão

reforçar o sentimento de confiança dos consumidores e acelerar a recuperação do setor do turismo em 2022. As previsões para 2022 apontam o turismo doméstico, bem como o de atividade ao ar livre e relacionadas com a natureza, como as maiores tendências para o próximo ano. Dada a necessidade de articulação das restrições e medidas de controlo, nomeadamente de controlo de saúde e segurança, de acordo com a OMT, não é exetável que os fluxos internacionais de turismo regressem a níveis pré-pandemia antes de 2024.

¹ Fonte: World Tourism Organization (UNWTO).

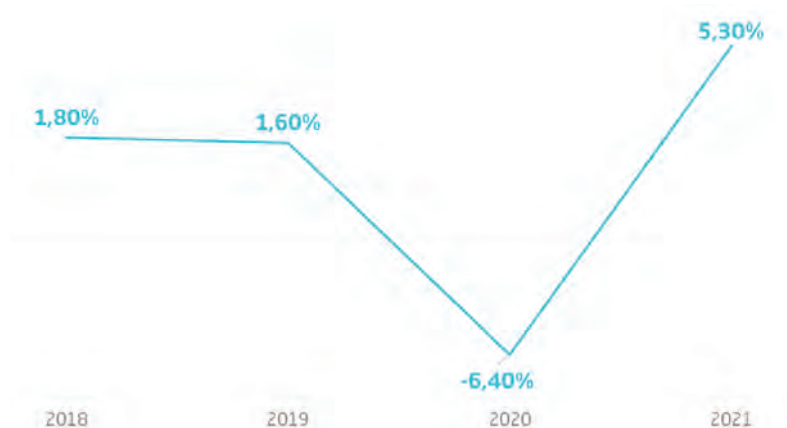
² Fonte: Tourism Direct Gross Domestic Product (TDGDP).

EVOLUÇÃO DE INDICADORES ECONÓMICOS NA ZONA EURO

A Zona Euro cresceu 5,3% em 2021, depois de um colapso de 6,4% em 2020, segundo dados publicados pelo Eurostat mantendo a atividade económica, o seu trajeto de recuperação, resultante das políticas económicas implementadas de apoio e manutenção à atividade empresarial e ao emprego. A expansão de novas variantes de covid-19 com impacto nas cadeias de distribuição global e custos energéticos afetou negativamente a confiança de empresários e consumidores abrandando, consequentemente, o crescimento do consumo privado e

condicionando a evolução dos indicadores económicos na Zona Euro. É expetável que retome o nível pré-crise pandémica ao longo de 2022, contudo conseguiu registar em 2021 uma retoma económica com taxas de crescimento real do Produto Interno Bruto (PIB) em máximos de cerca de três décadas. Apesar deste desempenho, o crescimento da Zona Euro ficou, em 2021, abaixo das dinâmicas ocorridas na China (8,1%), na Índia (9,2%) e mesmo nos Estados Unidos (5,7%), segundo as estimativas oficiais já conhecidas.

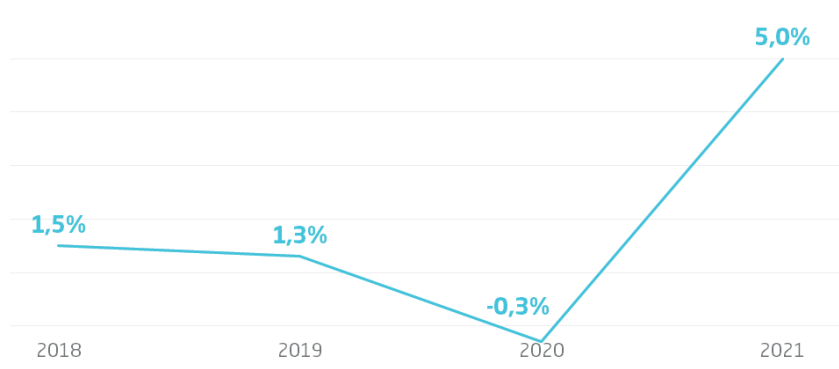
ZONA EURO (AE-19) - PIB REAL ¹



A Zona Euro atingiu, em dezembro de 2021, um índice de inflação de 5%, motivado em grande parte pelos custos energéticos, cujo aumento reflete-se, diretamente e de forma transversal, no preço de bens e serviços. Aliás, o aumento da inflação em 2021 foi um fenómeno bem

disseminado: Estados Unidos, Zona Euro, países da América Latina e do Leste Europeu são alguns exemplos. Os preços das *commodities*, que subiram bastante em 2020 e 2021, continuaram, de maneira geral, em trajetória de alta no começo de 2022.

INFLAÇÃO (IHCP) ¹



¹ Fonte: Banco Central Europeu

EVOLUÇÃO PIB EUA | CANADÁ

A escassez de mão de obra e a dificuldade no recrutamento foram, em 2021, um desafio para os empregadores norte-americanos intensificando-se, desta forma, a pressão sobre o nível dos salários. O nível de desemprego registou em dezembro de 2021 o valor de 3,9%.

Fruto do aumento dos preços da energia, de estrangulamentos nas cadeias globais de distribuição e da pressão sobre o nível dos salários no mercado norte-americano, a taxa de inflação atingiu, em dezembro de 2021, o valor de 7% relativamente ao período homólogo, o mais elevado dos últimos 40 anos.

Em relação a 2020, o ano de 2021 fica marcado pela recuperação do mercado cambial global e pela ameaça de uma subida significativa da inflação. Embora ainda presentes na vida económica global, a pandemia e os seus impactos sobre o crescimento económico perdem protagonismo face ao aumento dos níveis de inflação registados durante o ano de 2021. A reabertura das economias e o aumento da atividade levaram a aumentos de preços e estrangulamentos na cadeia de abastecimento, originando assim níveis de inflação sem precedentes. À medida que o mundo emerge lentamente da pandemia, é expectável

A atividade económica dos EUA manteve um crescimento robusto no quarto trimestre de 2021, apesar das disrupções das cadeias de fornecimentos globais continuarem a afetar a produção industrial. O aumento do nível de confiança dos empresários numa retoma mais rápida, o crescimento das vendas a retalho e do consumo privado geraram um incremento do produto interno bruto americano de 6,9% no último trimestre de 2021.

PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) VAR % FACE AO ANO ANTERIOR ¹



TAXA DE DESEMPREGO ANUAL EUA²



que 2022 seja caracterizado por uma grande normalização - com a elevada inflação a dissipar-se à medida que a procura reprimida e os estrangulamentos de oferta se desfaçam. No mercado cambial, a política do banco central será, provavelmente, um fator-chave no curto prazo, com o Federal Reserve dos EUA (FED) sob uma pressão consideravelmente maior do que outros grandes bancos centrais para aumentar as taxas. Embora isso deva inicialmente apoiar o dólar americano (USD), os ganhos poderão ser difíceis de sustentar no longo prazo, devido, por exemplo, ao facto de, na China, a política de "Prosperidade

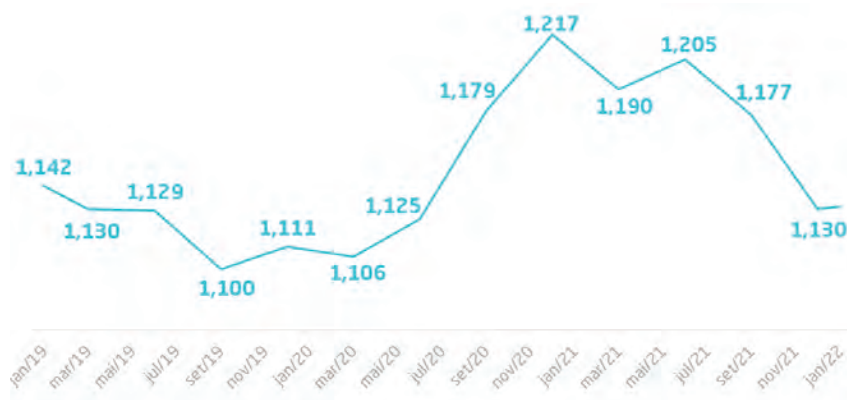
Comum" e o envelhecimento da população estarem a aumentar a incerteza económica. Se o crescimento for inferior, a tentação de cortar as taxas de juros provavelmente aumentará, arriscando um movimento adverso nos mercados cambiais. A moeda na União Europeia foi influenciada pelo abrandamento do EUR/USD devido à dependência destas economias da indústria transformadora, ainda ameaçada por potenciais interrupções nas cadeias de abastecimento. Esta depreciação do euro face ao dólar é, em grande parte, fruto de uma recuperação mais rápida da economia dos EUA em relação à da Zona Euro

¹ Fonte: Bureau of Economic Analysis

² Fonte: www.statista.com

e à atuação dos principais bancos centrais no contexto de preparação para a retoma económica para níveis pré-pandémicos. Neste contexto temos, por um lado, a Reserva Federal dos EUA e dos Bancos Centrais do Canadá e Reino Unido que reduziram os estímulos, preparando-se para a subida das taxas de juro em 2022 e, por outro, a contrastante relutância dos Bancos Centrais Europeu e Japonês na redução dos estímulos à economia em contexto pandémico.

TAXA DE CÂMBIO EUR-USD (2019 - 2022) ¹

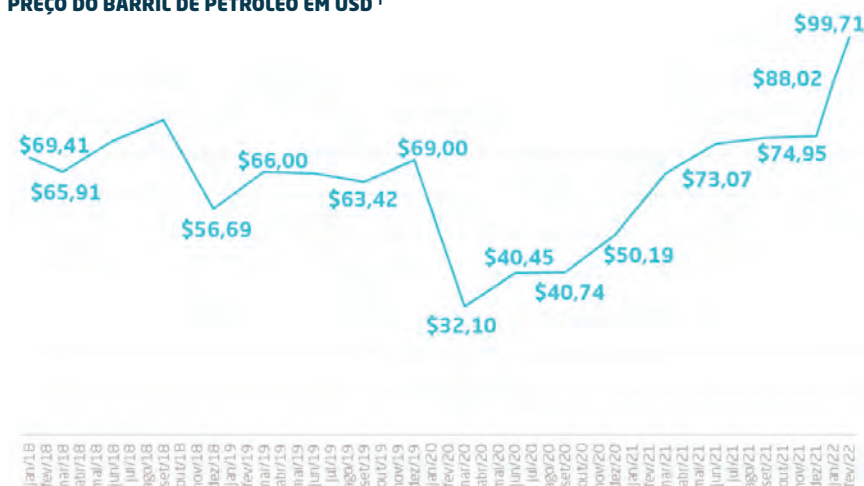


BRENT PETRÓLEO BRUTO

As restrições à mobilidade, associadas às restrições impostas pela covid-19, e a consequente recessão económica motivaram, em 2020, a maior quebra registada, tanto a nível absoluto como relativo, na procura de petróleo e derivados em cerca de 8,5 milhões de barris/dia (-8,8% face a 2019). O setor do transporte aéreo, responsável por cerca de 60% da procura total de petróleo, continuou severamente afetado pelas restrições à mobilidade impostas na contenção da pandemia, condicionando a recuperação na procura desta *commodity*. Na sequência desses efeitos, agravados pela guerra comercial entre a Arábia Saudita e a Rússia, verificou-se uma queda abrupta da cotação do petróleo, com o Brent a registar no mês de abril de 2020 um mínimo histórico dos

últimos 21 anos, ao cotar 11,4 USD/bbl. Desde então, tem-se assistido a uma recuperação destas cotações, tendo sido atingido um valor médio de 79 USD/bbl no último trimestre de 2021 e um valor médio de 71 USD/bbl no ano completo de 2021, um acréscimo de 69% face ao valor de 2020 (42 USD/bbl). Esta subida vem agora agravar-se, no início de 2022, com o despoletar do conflito entre a Ucrânia e a Rússia. A expectativa dos analistas é que o agravamento da situação na Ucrânia e o aumento de produção de petróleo pela OPEP+, insuficiente face ao aumento da procura, continuem a provocar uma subida de preços desta *commodity* para níveis que encontramos apenas ao recuar até ao terceiro trimestre de 2014.

PREÇO DO BARRIL DE PETRÓLEO EM USD ¹



¹Fonte: www.bportugal.pt

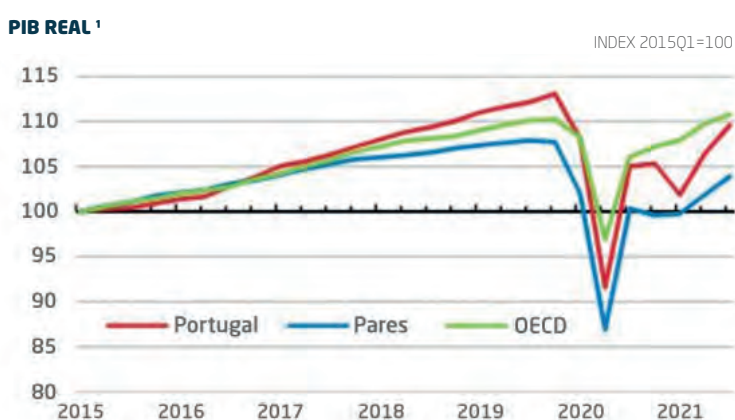
CONTEXTO ECONÓMICO NACIONAL

À semelhança das restantes economias da Zona Euro, a pandemia de covid-19 alterou, de modo que se antecipa persistente, muitas dimensões da organização da sociedade portuguesa, nomeadamente as formas de trabalho ou de ensino.

A adaptação da economia portuguesa a estas mudanças, acompanhando e incorporando novas tecnologias, requalificando gestores e trabalhadores

e reposicionando-se nas grandes cadeias globais de valor, vai determinar a sua capacidade de resposta nos próximos tempos.

A pandemia de covid-19 interrompeu um ciclo de cinco anos de crescimento económico, marcado pelo aumento do peso das exportações no PIB e pelo equilíbrio da balança corrente.



Nota: por "Pares" entende-se a média ponderada da Grécia, Itália e Espanha.

Portugal registou em 2021, face a 2020, uma variação no PIB em volume de 4,9%, a maior desde 1990, após uma contração sem precedentes durante 2020 (-8,4% face a 2019). Nem as medidas de apoio à economia e saúde, adotadas em dezembro de 2021 para fazer face ao agravamento da covid-19, alteraram a previsão de crescimento económico em 2021. A taxa de inflação média fixou-se nos 1,27%, acelerando face a uma inflação de zero em 2020². Estas dinâmicas, fruto dos efeitos da pandemia de covid-19, deverão continuar a ter impacto na conjuntura económica de 2022. As melhorias verificadas ao nível da crise de saúde pública, o aliviar das medidas de restrição, com efeitos

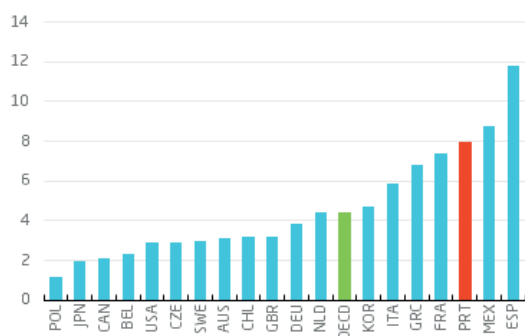
positivos no consumo privado, bem como as políticas de acesso ao crédito e de manutenção do emprego implementadas permitiram ao setor dos serviços recuperar alguma da atividade perdida, a partir do segundo semestre de 2021. Adicionalmente, Portugal conseguiu atingir uma das mais altas taxas de vacinação a nível mundial, sendo este um fator fundamental para a recuperação da economia e da saúde. Em linha com as restantes economias, tem-se assistido a um aumento da inflação, nula em 2020, mas com tendência crescente, motivada sobretudo pelo aumento dos custos energéticos, um dos grandes fatores de encarecimento dos bens e serviços na atualidade, e constrangimentos

nas cadeias de distribuição com impacto nos preços das matérias-primas. Gradualmente, vão-se vislumbrando sinais de recuperação em setores de atividade como construção civil e produção industrial. No entanto, os setores de serviços mais afetados pela pandemia, como o turismo e hotelaria, com um peso significativo na economia nacional, cerca de 8% do PIB em 2018, ainda operam a níveis reduzidos comparativamente a períodos pré-crise pandémica, destacando-se como um risco relevante para a retoma económica, tendo em consideração a sua suscetibilidade aos efeitos da pandemia e respetivas medidas de contenção (restrições à mobilidade).

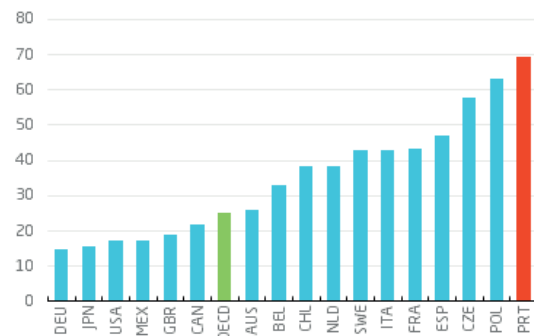
¹ Fonte: OECD Economic Outlook: statistics and projections (base de dados) e atualizações.

² Fonte: INE – Síntese económica de conjuntura – Janeiro de 2022.

% TURISMO NO PIB ¹

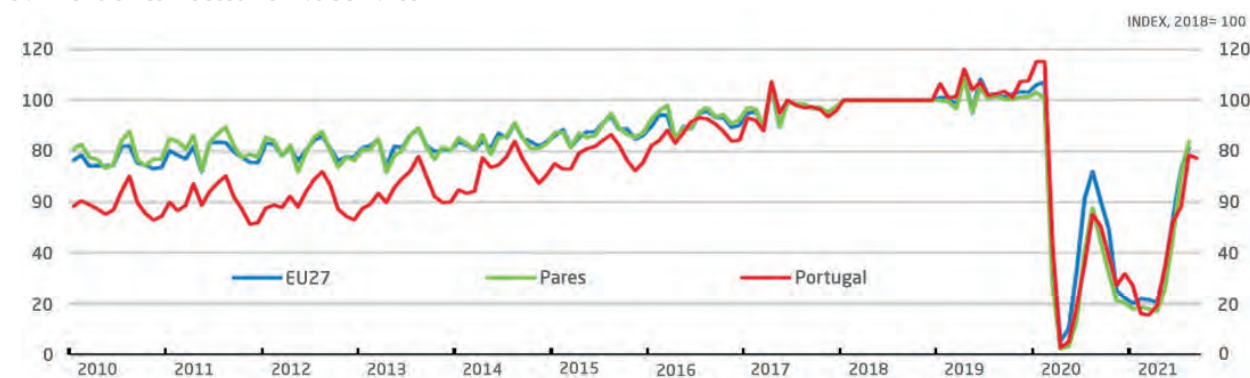


TURISMO ESTRANGEIRO - % NO TOTAL DE RECEITAS DO SETOR ¹



Desde março de 2020 que o setor do turismo e lazer tem operado sob medidas de restrição de capacidade, decorrentes dos protocolos de saúde e de segurança, nomeadamente no que respeita à aviação civil internacional. Com o levantamento de grande parte das restrições, assistimos a uma recuperação significativa do setor. Apesar da aceleração, os valores continuam abaixo dos registados em 2019, o último ano pré-pandemia.

DORMIDAS EM ESTABELECIMENTOS DE HOTELARIA ¹



Nota: por "Pares" entende-se a média ponderada da Grécia, Itália e Espanha.

Uma recuperação sólida na atividade do setor turístico poderá acelerar o crescimento económico através da melhoria dos níveis de emprego num dos mais afetados setores, no entanto, sempre dependente dos efeitos da pandemia na confiança e preferências dos mercados turísticos emissores. O agravamento recente da pandemia na Europa implica uma evolução mais contida dos fluxos de turismo nos primeiros meses de 2022.

Assume-se que, a partir do segundo trimestre de 2022, as exportações de turismo retomem um crescimento forte, antevendo-se um aumento das exportações de serviços de 35,1% em 2022 (7,2% em 2021), seguido de crescimentos mais moderados em 2023-24 (11,3% e 5,1%). Esta será a componente da despesa com o contributo mais importante, 3 p.p., para o crescimento do PIB em 2022.²

¹ Fonte: OECD Economic Outlook: statistics and projections (base de dados) e atualizações.

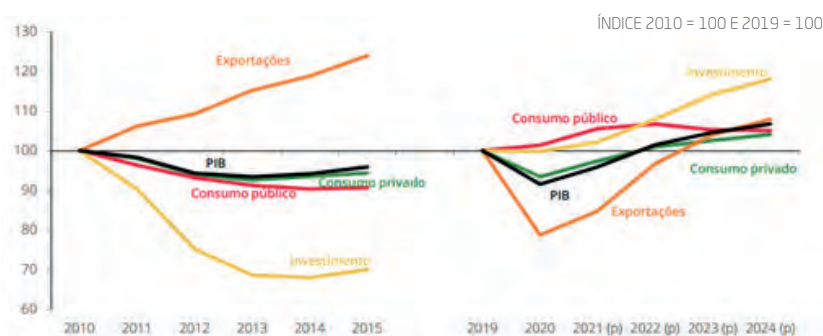
² Fonte: Boletim Económico, dezembro 2021 - Banco de Portugal.

A evolução do PIB, e das principais componentes nas duas recessões (crise de 2011/13 e crise pandémica covid-19), reflete a diferente natureza dos choques subjacentes, a situação inicial distinta em termos de desequilíbrios macroeconómicos e as medidas de política implementadas.

As medidas adotadas suportaram o rendimento agregado das famílias e uma retoma mais rápida do consumo privado. A resiliência do investimento e o aumento do consumo público contrastam com o comportamento observado na recessão anterior.

A evolução diferenciada das exportações resulta, em larga medida, das restrições impostas à mobilidade, com impacto desproporcional sobre os fluxos de turismo internacional. Os efeitos negativos da crise pandémica em setores de trabalho intensivo, de elevada sazonalidade e caracterizados pela precariedade dos contratos de trabalho (salários menos elevados, contratos de trabalho temporário), como o caso do setor do turismo, e sobre famílias já em dificuldades financeiras, serão um obstáculo aos programas implementados de recuperação do poder de compra

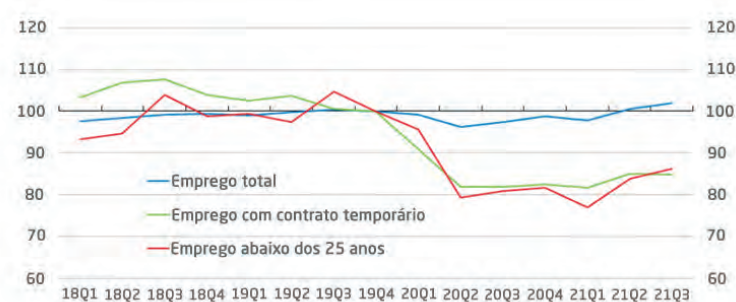
COMPARAÇÃO DA CRISE PANDÉMICA COM A CRISE DE 2011-13 ¹ PIB e principais componentes da procura líquidas de conteúdos importados



Nota: (p) – projetado. Os índices de base 2010 e 2019 referem-se aos anos que antecederam as quedas do PIB.

EMPREGO ²

2019T4 = 100

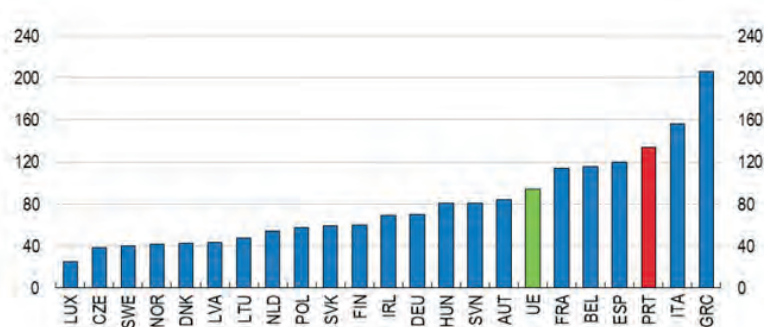


e redução dos níveis de pobreza. Os programas de apoio e manutenção do emprego, nomeadamente o *lay-off* simplificado, reintroduzido em janeiro de 2021, foram importantes na mitigação do número de empregos perdidos durante a pandemia, com a taxa de emprego a registar no terceiro trimestre de 2021 o valor de 6,3%, valor inferior aos 6,5% registados em 2019 em contexto pré-crise. O emprego total ultrapassou o nível pré-pandemia no segundo trimestre de 2021, antecipando-se que as horas médias trabalhadas por indivíduo

tenham atingido esse nível no final de 2021. A recuperação do emprego tem sido diferenciada por setores – com o número de indivíduos empregados nos serviços mais afetados pela pandemia a situar-se abaixo dos níveis pré-crise.

As novas circunstâncias do mercado de trabalho exigem a adaptação das políticas de apoio e manutenção do emprego, sobretudo nos escalões etários mais jovens, mais afetados pela crise vivida nos setores de trabalho intensivo, como o turismo e hotelaria.

DÍVIDA PÚBLICA ³ em % do PIB, definição de Maastricht 2020



¹ Fonte: Banco de Portugal Boletim Económico dezembro 2021 e INE.

² Fonte: OECD (2021), OECD Labour Force Statistics (database) and Statistics Portugal, Labour force survey (Series 2021).

³ Fonte: OCDE (2021), OECD Economic Outlook: Statistics and Projections.

À semelhança das restantes economias da Zona Euro, a covid-19 desencadeou uma deterioração do índice de dívida pública, situando-se no final de 2021 em 127,5% do PIB depois de registar em 2020 o mais alto valor de sempre. O elevado endividamento público limita a possibilidade de utilização de políticas orçamentais contracíclica e expõe o Estado a riscos de choques nas taxas de juro, que podem colocar em causa a capacidade de financiamento da economia. As previsões incluídas no Programa de Estabilidade apontam para que em 2025 a dívida pública corresponda a 114,3% do PIB. Para além do fardo que representa para as gerações futuras, a elevada dívida pública é um fator de risco para a economia portuguesa, nomeadamente num contexto de aumento da taxa de juro.

O ambiente económico tem de criar as condições para que as empresas portuguesas possam competir no mesmo plano que as suas congéneres europeias e globais. A pandemia de covid-19 provocou a deterioração da condição financeira das empresas dos setores mais afetados pela crise.

O saldo da balança comercial apresentou em 2021 uma deterioração de 1,7 mil milhões de euros, motivada pela queda das exportações, sobretudo no setor do turismo, o qual para além de afetado pela covid-19 ainda se encontrava em processo de recuperação dos impactos do Brexit. O Reino Unido é um dos mais relevantes destinos das exportações nacionais, é também o maior mercado emissor de turistas para o país e é a quinta maior fonte de investimento estrangeiro. A deterioração das condições económicas poderá acentuar o já existente hiato de performance entre as empresas nacionais e as suas concorrentes internacionais. Uma maior dificuldade de acesso a financiamento bancário, consequência do atual contexto de crise, e maior aversão ao risco por parte das entidades bancárias, condicionarão de forma significativa os níveis de investimento realizado. Na presente década, Portugal irá beneficiar de vários programas de fundos europeus: conclusão do Quadro Plurianual 2014-2020 (PT2020), o Programa de Recuperação e Resiliência, e o novo quadro 2021-2027.

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| PRODUTO INTERNO BRUTO | 2,7 | -8,4 | 4,9 | 5,8 | 2,8 |
| TAXA DE DESEMPREGO (%) | 6,6 | 7,0 | 6,9 | 6,7 | 6,5 |
| SALDO ORÇAMENTAL DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (% DO PIB) | 0,1 | -5,8 | -4,3 | -2,6 | -1,6 |
| DÍVIDA PÚBLICA BRUTA (% DO PIB) | 116,6 | 135,2 | 127,5 | 128,3 | 125,8 |

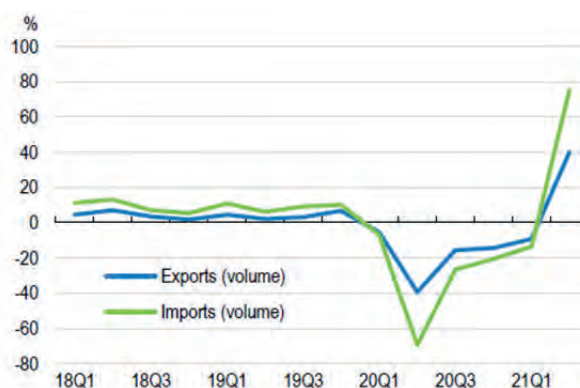
DÍVIDA PÚBLICA¹ em % do PIB, Portugal



Programas de apoio ao emprego, à liquidez, como avais públicos, garantias e moratórias bancárias contribuíram para evitar uma crise de insolvências e incumprimentos bancários. Apesar da tendência de crescimento e solidificação pré-crise pandémica, a dimensão das empresas, os seus níveis de endividamento e descapitalização, evidenciam elevados riscos de insolvência após a retirada dos apoios

públicos e o término das moratórias bancárias. De acordo com as estimativas do Banco de Portugal, no início de 2021, cerca de metade das empresas portuguesas recebiam apoios públicos. Em agosto de 2021, período anterior ao término de vigência das moratórias bancárias, cerca de 28,5% dos empréstimos empresariais (cerca de EUR 21,5b) encontrava-se coberto ao abrigo deste tipo de apoio.

EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES EM PORTUGAL YoY, variação %



Os montantes médios anuais dos fundos europeus no período 2021-2027 ultrapassarão os 3% do PIB. Esta nova vaga de fundos, pela sua dimensão, vai produzir efeitos económicos relevantes, contribuindo de forma significativa para o crescimento económico nos próximos anos.

¹Fonte: INE e Programa de Estabilidade 2021-2025 (Governo Português)

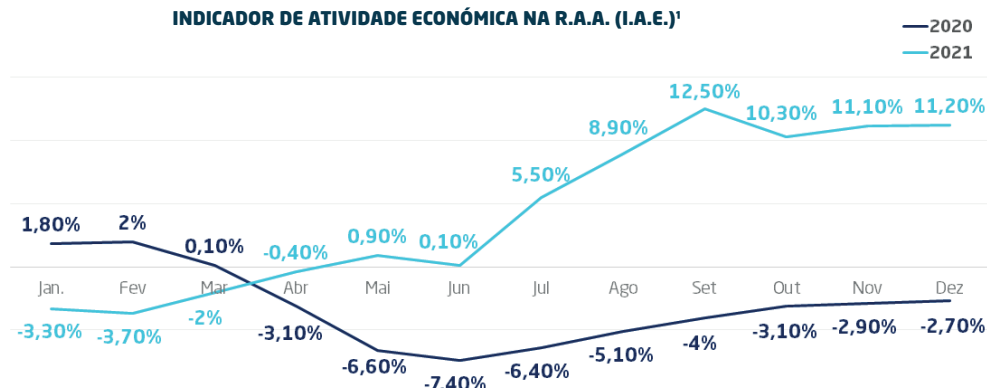
CONTEXTO ECONÓMICO REGIONAL

Para a economia açoriana, o ano de 2021 foi marcado pela recuperação gradual da atividade económica, após um ano de 2020 fortemente afetado pela crise sanitária e económica provocada pela covid-19. A pandemia interrompeu, desta forma, um período de crescimento que se vinha a registar até finais de 2019 motivado, sobretudo, pelo setor do turismo, que se tornou uma das atividades mais relevantes

na criação de empregos e geração de rendimento, sendo um dos pilares de geração de riqueza na economia açoriana, em conjunto com a produção de leite e pescado.

Esta crise que o setor do turismo sofreu nos Açores teve repercussões não só a níveis económicos como sociais, destacando-se o impacto no PIB e no emprego.

INDICADOR DE ATIVIDADE ECONÓMICA NA R.A.A. (I.A.E.)¹



O Indicador de Atividade Económica (IAE) evidencia uma clara melhoria em 2021 comparativamente ao ano de 2020, com uma maior significância a partir do mês de junho, registrando em outubro um abrandamento por via dos constrangimentos associados ao surgimento das novas variantes de covid-19. Apesar destes condicionamentos, e de acordo com o divulgado pelo SREA, o IAE dos Açores apresentou

um aumento de 11,2% em dezembro (versus -2,7% no período homólogo). No mesmo sentido, o consumo privado na região registou melhorias significativas comparativamente ao ano de 2020, apesar de o último trimestre do ano de 2021 ter sido fortemente afetado pela pandemia de covid-19 e o surgimento das novas variantes.

O levantamento das restrições à mobilidade e o aumento do nível da confiança dos consumidores despoletou um período de crescimento a partir do segundo trimestre de 2021.

O surgimento das novas variantes e consequente reintrodução de medidas de contenção da pandemia provocaram um abrandamento do consumo privado no quarto trimestre do ano, mantendo-se, no entanto, acima dos valores registados ao longo de 2020.

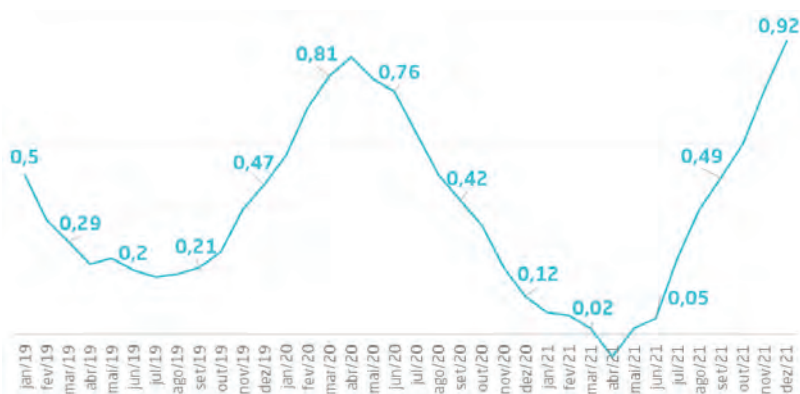
INDICADOR DE CONSUMO PRIVADO NA R.A.A. (%)¹



¹ Fonte: SREA (azores.gov.pt)

A taxa de inflação média manteve, nos últimos 12 meses na Região Autónoma dos Açores, uma tendência crescente, em linha com a tendência nacional e internacional, registando um valor de 0,92% (que compara com 1,27% a nível nacional). Este indicador foi fortemente impactado pelo aumento dos preços na energia, aumento do preço dos combustíveis e a maior escassez de materiais por via dos constrangimentos nas cadeias de distribuição.

ÍNDICE DE PREÇOS NO CONSUMIDOR (TAXA MÉDIA ANUAL %)¹



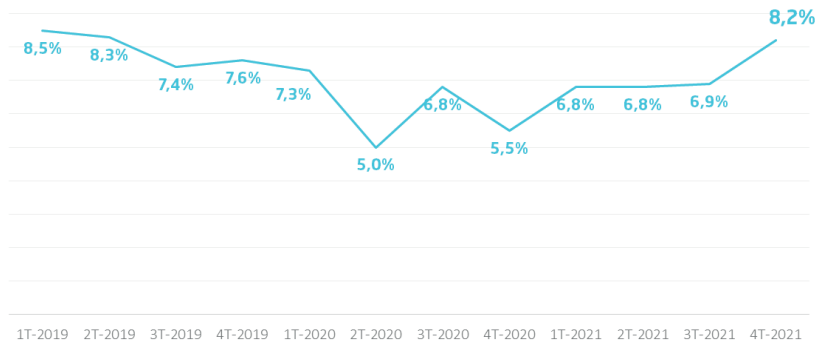
MERCADO DE TRABALHO²

| MERCADO DE TRABALHO (MILHARES) | 4T 2020 | 1T 2021 | 2T 2021 | 3T 2021 | 4T 2021 |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| POPULAÇÃO ATIVA | 120,5 | 117,4 | 118,4 | 119,5 | 120,3 |
| POPULAÇÃO DESEMPREGADA | 6,7 | 6,7 | 7,9 | 8 | 9,9 |

O contexto atual da pandemia afetou negativamente a atividade económica e, por consequência, o nível de emprego. As políticas públicas de manutenção do emprego, implementadas no atual contexto da pandemia de covid-19, já refletidas nos dados mais recentes disponibilizados pelo SREA, relativos a 2020 e 2021, permitiram atenuar os efeitos negativos ao nível do emprego.

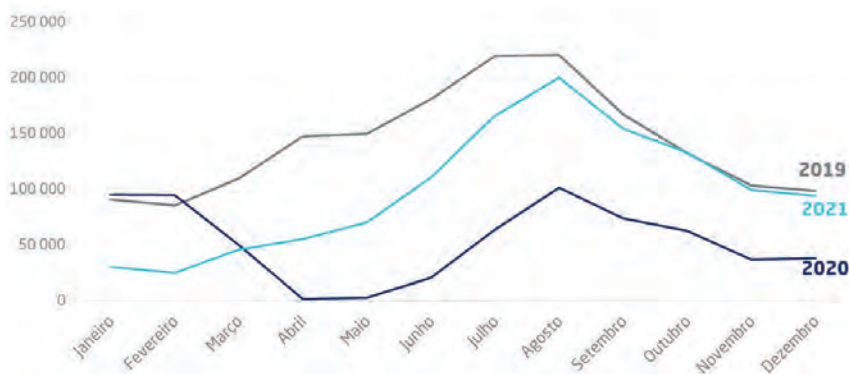
A taxa de desemprego na Região Autónoma dos Açores situou-se em 8,2% no 4.º trimestre de 2021, apresentando um aumento de 2,7 pontos percentuais (p.p.) relativamente ao trimestre homólogo e um aumento de 1,3 p.p. em relação ao trimestre anterior.

TAXA DE DESEMPREGO NA R.A.A.¹



No caso do setor dos serviços, onde o turismo se destacava por ganhos progressivos de peso relativo na atividade económica regional, observa-se uma significativa recuperação após a redução de cerca de 1.065.000 passageiros desembarcados no final de 2020, representando um decréscimo de 62,5%, em comparação com o ano de 2019. Em 2021 desembarcaram nos Açores cerca de 1.181.896 passageiros, mais 85% do que o valor registado em igual período de 2020.

TOTAL DE PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NA R.A.A.¹



¹ Fonte: SREA (azores.gov.pt).

² Fonte: INE - Inquérito ao Emprego.

No segundo trimestre de 2021, com o levantamento das restrições à mobilidade e o aumento de confiança do lado da procura, é possível verificar uma recuperação no movimento de passageiros em aeroportos, todavia, ainda aquém dos valores que precederam a pandemia.

De um modo geral, todas as ilhas registaram um crescimento no número de passageiros desembarcados face a 2020, sendo os mais acentuados nas ilhas Terceira (99,3%), Faial (94,3%) e

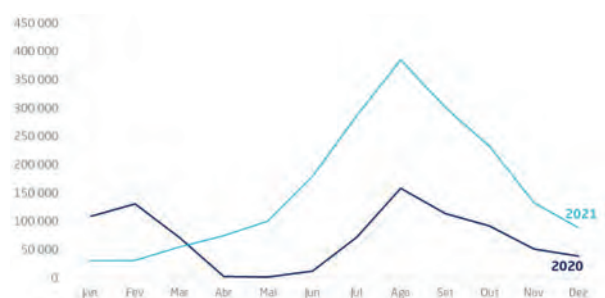
Pico (90,2%), tendo São Jorge (72,8%), Graciosa (59,7%) e Santa Maria (57,1%) registado as subidas mais baixas.

No que respeita à sua origem, desembarcaram nos Açores, em 2021, 62.150 passageiros de voos internacionais, um aumento de 96% face aos valores de 2020, mas ainda 65% abaixo dos 178.237 passageiros desembarcados registados em 2019. No mesmo sentido, seguiu o número de passageiros do mercado nacional,

com mais 84% comparativamente ao ano anterior e 37% abaixo dos valores de 2019.

O tráfego de passageiros inter-ilhas apresentou um crescimento de 85% comparativamente a 2020, com mais 278.732 passageiros desembarcados nos aeroportos regionais. Apesar do crescimento face a 2020, os dados de 2021 ainda permanecem 15% abaixo dos registados em período pré-pandemia (2019).

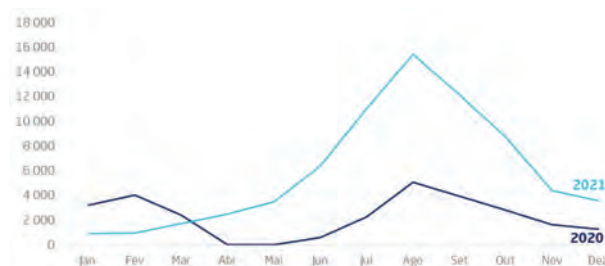
NÚMERO DE DORMIDAS NA R.A.A.



Com o mesmo sentido positivo dos passageiros desembarcados, a procura turística registou no 4º trimestre de 2021 um crescimento de 150% face ao período homólogo, aproximando-se, em termos absolutos, dos valores registados no final de 2019.

EM 2021, A ESTADA MÉDIA SITUOU-SE NOS 3,08 DIAS, UM AUMENTO DE 4,1% FACE À ESTADA MÉDIA REGISTADA NO ANO DE 2020.

PROV. TOTAIS (MILHARES DE EUROS)



Os proveitos totais e os de aposento (estabelecimentos hoteleiros e turismo no espaço rural) apresentaram, respetivamente, um valor de 16,7 milhões de euros (+189,8%) e de 11,8 milhões de euros (+192,0%). É expetável que esta tendência de crescimento acelere, após várias companhias aéreas terem anunciado o lançamento de rotas para as ilhas açorianas a partir de vários pontos, nomeadamente da Europa. Os dados estatísticos mostram uma evolução consistente do turismo nos Açores e um apetite crescente pelo turismo de natureza.

Segundo dados do INE, a região autónoma contou, em 2013, com 1,1 milhões de dormidas. Dois anos depois, aquando da liberalização do espaço aéreo, os Açores contaram com 1,3 milhões de dormidas. Em 2018 foram 2,1 milhões de dormidas e, em 2019, mais de 2,2 milhões. A travagem provocada pela pandemia é clara. Em 2020, foram 654 mil dormidas, recuperando em 2021 para 1.898 mil dormidas.

SETOR DO TRANSPORTE AÉREO

EVOLUÇÃO DO SETOR 2021 VS 2019 ¹

ASK lugares-km oferecidos

SETOR: **-49%** GRUPO SATA: **-9%**

LOF lugares oferecidos

SETOR: **-40%** GRUPO SATA: **-12%**

RPK lugares-km utilizados

SETOR: **-58%** GRUPO SATA: **-41%**

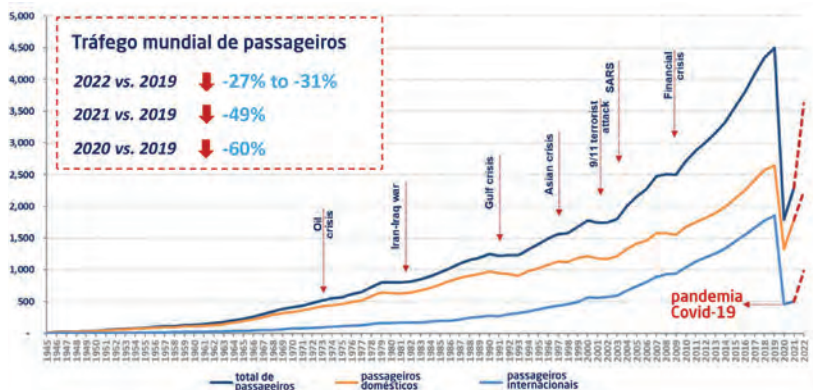
PAX passageiros transportados

SETOR: **-49%** GRUPO SATA: **-25%**

LF % taxa de ocupação

SETOR: **-15p.p.** GRUPO SATA: **-14p.p.**

NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MILHÕES) ² Evolução do tráfego mundial de passageiros entre 1945 - 2022



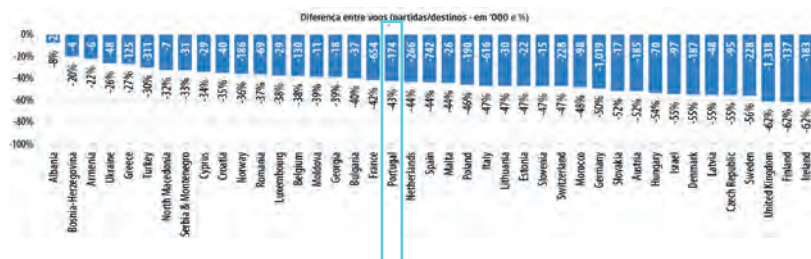
No seguimento do pior ano de que há registo na história da aviação, a esperança de que 2021 fosse o ano em que o setor da aviação civil recuperaria dos efeitos negativos da pandemia acabou por desvanecer, em grande parte devido às constantes variantes da covid-19 que foram surgindo ao longo do ano.

Os últimos 24 meses trouxeram uma rutura sem precedentes, não apenas na indústria da aviação, mas também em todos os aspetos da vida de toda a população global. As companhias aéreas estão claramente na linha de frente desta crise, com natural repercussão em toda a cadeia de valor a montante e jusante, na qual se inclui, de forma evidente, o turismo.

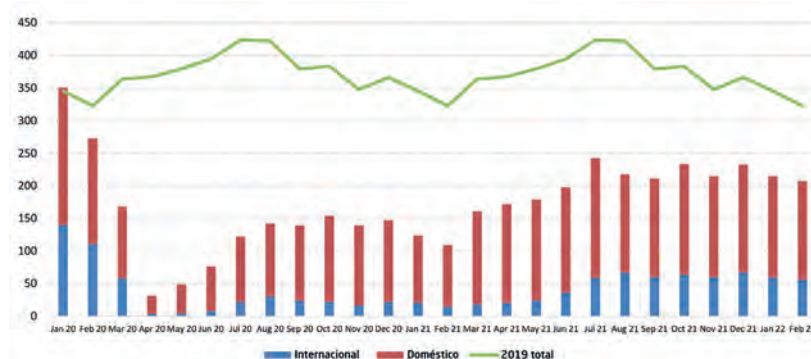
¹ Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021

² Fonte: ICAO Air Transport Reporting Form

DIMINUIÇÃO DO Nº VOOS POR PAÍS (2021 VS. 2019) ¹



NÚMERO MENSAL DE PASSAGEIROS EM 2020 E 2021 VS. 2019 (MILHÕES) ²



A recuperação de tráfego nos primeiros meses do ano de 2021 foi condicionada pelas restrições à mobilidade, nomeadamente, em viagens internacionais e pelas desigualdades no acesso às vacinas ou pela ausência de adoção de medidas sociais e de saúde pública de maneira apropriada e consistente. A vacinação em massa e a implementação do Certificado Digital covid-19 da União Europeia, associadas ao aumento de confiança da procura e poupanças mais elevadas (acumulados durante os confinamentos em 2020) impulsionaram a recuperação do volume de tráfego durante o verão nos mercados domésticos, tendo facilitado a liberdade de circulação

na UE. O surgimento de novas variantes da covid-19, designadamente a Delta, que surgiu na Índia no final de 2020, ou a Ómicron que surgiu na África do Sul e Botswana em novembro 2021, fez abrandar a recuperação do tráfego. Os dois primeiros meses de 2022 foram fortemente afetados por esta última variante. Tal como se pode verificar no gráfico acima, a partir de julho assistiu-se a uma boa recuperação do tráfego doméstico e internacional. Ainda assim o número de passageiros transportados a nível mundial, em 2021, continuou a ficar muito longe dos números verificados pré-pandemia.

O tráfego mundial de passageiros registou um declínio sem precedentes na história, mesmo quando se compara com outros períodos de crise. Em 2021, o número de passageiros transportados no mundo caiu 49%, quando comparado com o período pré-pandemia de 2019, recuperando significativamente face ao que se tinha verificado em 2020 (-60%). As expectativas são animadoras para 2022, mas ainda longe dos níveis pré-pandemia.

EM PUBLICAÇÃO DE JANEIRO DE 2022, A ICAO AVANÇA UMA RETRAÇÃO DO TRÁFEGO MUNDIAL DE 49% EM 2021, COM 2,3 MIL MILHÕES DE PASSAGEIROS EMBARCADOS, UM NÚMERO BASTANTE DISTANTE DO REGISTADO EM 2019: 4,5 MIL MILHÕES.

Portugal registou uma queda de tráfego ligeiramente abaixo do valor médio global, com cerca de 43% face aos 49% publicados pela ICAO.

¹ Fonte: Eurocontrol

² Fonte: ICAO Air Transport Reporting Form

A um ritmo significativamente mais lento do que o verificado nos mercados domésticos, a recuperação do tráfego internacional ainda se encontra muito condicionada pelas restrições à mobilidade e desenvolvimento dos processos de vacinação.

É exetável que regiões com mercados domésticos relevantes, altas taxas de vacinação e menores restrições à mobilidade apresentem uma taxa de recuperação superior quando comparado com as regiões mais atrasadas no processo de vacinação.

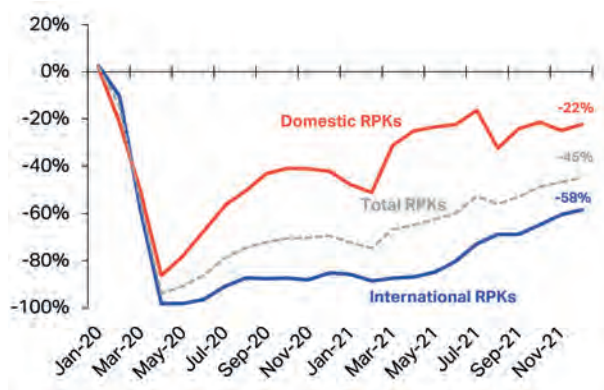
De acordo com as previsões da International Air Transport Association (IATA), em 2021, o número de passageiros total foi de 49% do verificado em 2019, estimando-se uma evolução para 83% em 2022, 94% em 2023, 103% em 2024 e, finalmente, 111% em 2025. No que diz respeito às viagens internacionais, a IATA refere que o número de passageiros atingiu somente 27% dos níveis de 2019, prevendo-se uma melhoria gradual para 68% em 2022, 82% em 2023, 92% em 2024 e 101% em 2025. Já a nível doméstico, a IATA diz que em 2021 os números ficaram-se pelos 61% face à realidade de 2019, preven-do-se, aqui, melhorias mais rápidas: 93% para 2022, 103% já em 2023, 111% em 2024 e 118% para o ano de 2025.

Na Europa, espera-se, nos próximos anos, que o mercado intraeuropeu beneficie das preferências dos passageiros para viagens de curta distância à medida que a confiança recupera. Esta realidade será facilitada por uma circulação cada vez mais harmonizada e livre de restrições na UE. Espera-se que o número total de passageiros de/para/dentro da Europa atinja 86% dos valores de 2019 em 2022, antes de uma recuperação total em 2024 (105%).

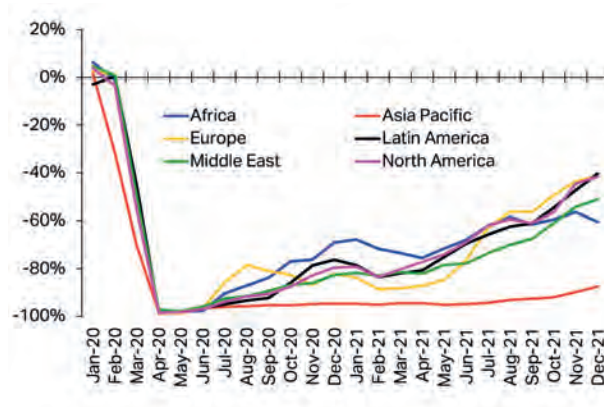
Relativamente à América do Norte, depois de demonstrada alguma resiliência em 2021, o tráfego de/para/dentro da América do Norte continuará a ter um forte desempenho em 2022, à medida que o mercado doméstico dos EUA retorna às tendências pré-crise e com melhorias contínuas nas viagens internacionais. Em 2022, o número de passageiros atingirá 94% dos níveis de 2019 e a recuperação total é esperada em 2023 (102%), à frente de outras regiões.

Relativamente ao impacto do conflito Rússia-Ucrânia, a IATA defende que o transporte aéreo é resiliente a choques e é improvável que esse conflito afete o seu crescimento de longo prazo. Contudo, ainda é muito cedo para estimar quais serão as consequências de curto prazo para a aviação, pois

RPKS¹
% VARIAÇÃO RELATIVAMENTE AO MESMO MÊS EM 2019



RPKS INTERNACIONAIS¹
% VARIAÇÃO RELATIVAMENTE AO MESMO MÊS EM 2019



existem riscos, principalmente em mercados expostos ao conflito. É expetável que esses impactos sejam sentidos mais severamente na Rússia, Ucrânia e áreas vizinhas, fortemente influenciados pela gravidade e período para sanções e/ou encerramento de espaço aéreo.

Importa acrescentar que o impacto nos custos das companhias aéreas, como resultado das flutuações nos preços da energia ou do reencaminhamento para evitar o espaço aéreo russo, pode ter implicações mais amplas, sendo expetável que a confiança do consumidor e a atividade económica serão provavelmente afetadas mesmo fora da Europa Oriental.

¹ Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021

Estimativas recentes, publicadas pela IATA, apontam para que o negócio do turismo por via aérea tenha gerado, em 2021, cerca de 354 mil milhões de dólares, correspondendo a apenas 42% do montante registado pré-crise. Para o ano de 2022 estima-se que este valor possa ascender aos 626 mil milhões de dólares, cerca de 74% relativamente aos valores pré-crise.

A menor severidade da sintomatologia da nova variante Ómicron, com um rácio de hospitalizações por número de infeções inferior aos verificados nas anteriores vagas, gera expectativas positivas para uma aceleração na retoma do tráfego aéreo a partir de março de 2022, em linha com o início da estação de verão IATA².

O segmento do transporte de carga via aérea encerrou mais uma vez o ano em alta, com níveis de performance superiores aos registados em 2019. Estima-se que o volume de carga internacional tenha atingido em 2021 o total de 7,5 mil milhões de dólares, um crescimento de 19% em relação aos valores de 2019. Comparando com 2020, o mercado de carga aérea subiu, em 2021, 18,7%, o que representa o segundo maior crescimento anual (melhor, só em 2010, quando o crescimento foi de 20,6%).

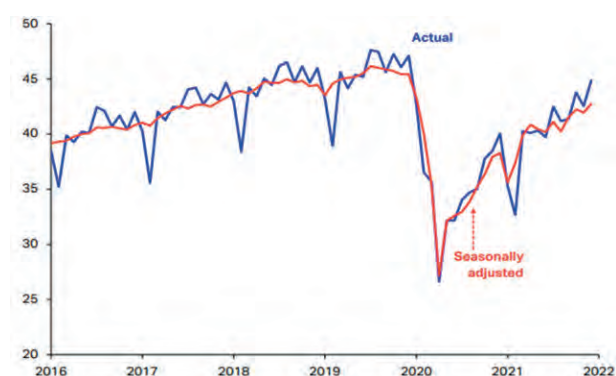
A capacidade de carga oferecida (ACTK) manteve em 2021 a tendência de crescimento, assente no regresso à atividade dos voos de passageiros e aumento de disponibilidade de espaço a bordo, bem como pelo aumento da capacidade oferecida em aeronaves totalmente dedicadas ao transporte de carga, que, por via da conversão de aeronaves de passageiros em cargueiro ou aquisição deste tipo de aeronaves, gerou um aumento de 14% na capacidade oferecida face ao ano de 2020.

Os constrangimentos verificados nas cadeias de logística e distribuição durante o ano de 2021 e os seus impactos nos índices de fiabilidade do transporte marítimo reforçaram, apesar do preço superior, a atratividade do transporte aéreo de carga comparativamente à alternativa marítima. O transporte e distribuição de vacinas e de equipamento de proteção social, tipicamente transportados por via aérea, também contribuíram para esta evolução, nomeadamente no final do ano, com o surgimento e disseminação da nova variante de covid-19 - Ómicron.

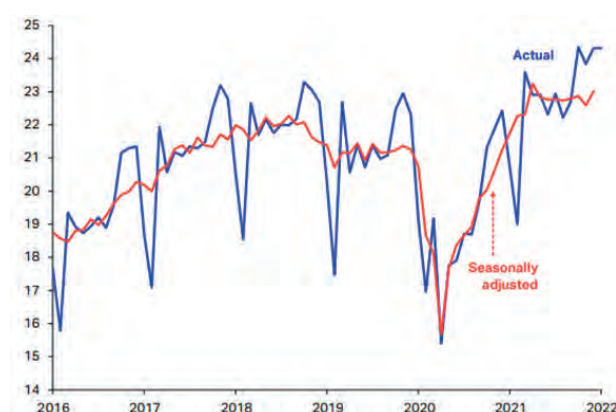
VENDA DE BILHETES¹ % VARIAÇÃO RELATIVAMENTE A 2019



DISPONIBILIDADE DE CARGA OFERECIDA (MIL MILHÕES ACTK)¹ SÉRIES ATUAL E DESSAZONALIZADA (2019)



CARGA TRANSPORTADA (MIL MILHÕES CTK)¹ SÉRIES ATUAL E DESSAZONALIZADA (2019)



¹ Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021

² A estação de verão IATA inicia-se 27 de março e termina 30 de outubro de 2022.

O desempenho económico do setor da aviação civil continua condicionado às restrições impostas pela pandemia e à crescente pressão da subida de preços. Os apoios governamentais de mitigação dos efeitos da covid-19 no setor da aviação civil mantiveram-se em 2021, em linha com o arrastar da situação pandémica, revelando-se cruciais na prevenção de uma vaga de insolvências no setor, à semelhança do sucedido em 2020. Através de injeções de capital, empréstimos, garantias bancárias e benefícios fiscais foi possível aliviar a pressão sobre as estruturas de custos das companhias aéreas durante o período de recessão da procura em contexto pandémico.

Os valores reportados no 3º trimestre no mercado europeu evidenciam melhorias nas margens operacionais e confirmam o desenvolvimento gradual nos indicadores de transporte de passageiros e carga nas rotas domésticas e internacionais intraeuropeias.

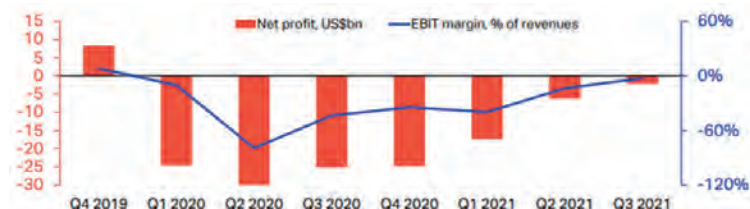
As previsões de faturação global para 2021 e 2022 serão, de acordo com a ICAO, de 251 e de 203 mil milhões de dólares respetivamente, ainda bastante inferiores aos 575 mil milhões de dólares registados em 2019. Dentro da mesma linha de previsões e expectativas, a IATA estima que em 2022 as companhias aéreas registem perdas líquidas acumuladas na ordem dos 11,6 mil milhões de dólares.

O aumento do preço dos combustíveis deteriorou as já frágeis estruturas de gastos das transportadoras, enquanto a confiança do lado da procura evidenciou os efeitos da renovação de medidas de restrição à mobilidade, condicionando a recuperação financeira das companhias aéreas. Estima-se que o gasto com combustível tenha atingido em 2021 os 100 mil milhões de dólares, um aumento de 28% face ao registado em 2020, representativo de quase 20% da média de gastos operacionais do setor (vs. 23% pré-crise).

Para o ano de 2022, prevê-se um aumento de 32%³ dos gastos com combustíveis em relação aos valores de 2021 para cerca de 132 mil milhões de dólares, com a retoma do tráfego aéreo a estender-se aos mercados internacionais, ainda muito condicionados pelos efeitos da covid-19.

O controlo cada vez mais difícil dos gastos relevantes, o risco de uma crise inflacionária pós-covid e o seu impacto nas estruturas de gastos das organizações apresentam mais um desafio na recuperação económica das transportadoras. Adicionalmente, o conflito militar entre a Rússia e a Ucrânia pode provocar um aumento de preços substancialmente maior.

RENDIBILIDADE HISTÓRICA DO SETOR ¹



EVOLUÇÃO PREÇOS BRENT/JET FUEL ²



Concluindo, o setor da aviação ainda tem muitos problemas para enfrentar, em grande parte pelo medo do surgimento de novas variantes de covid-19. A variedade das políticas governamentais em relação às restrições de viagens é geradora de indefinição e receio por parte dos consumidores, pelo que o setor terá de continuar os seus esforços e *lobbys* para concertação e harmonização de políticas. Existe, também, a questão controversa dos *slots* em aeroportos congestionados e se as companhias aéreas devem ser forçadas a usá-los face à diminuição da procura, potencialmente voando “voos fantasmas” prejudiciais ao meio ambiente, ou entregá-los a novas companhias aéreas.

Por outro lado, à medida que as companhias aéreas aumentaram a liquidez ou vão sendo socorridas pelos governos, o espectro de dívidas crescentes para os próximos anos e a capacidade de sustentá-las está a tornar-se uma questão cada vez mais premente e preocupante.

Para encerrar, à medida que a atividade económica global aumenta, as companhias enfrentam graves desafios, nomeadamente ao nível da cadeia de fornecimentos, com os preços dos combustíveis a subirem para os níveis mais elevados dos últimos quatro anos e outras pressões inflacionárias.

¹ Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021.

² Fonte: Platts, Refinitiv Eikon Datastream, as of January 11th.

³ Fonte: IATA -2021 End-year report: Economic Performance of the Airline Industry.

O NOSSO ANO

2021 FOI UM ANO QUE NOS APRESENTOU MÚLTIPLOS DESAFIOS, MAS FOI, TAMBÉM, UM ANO DE GRANDES AVANÇOS E DE IMPORTANTES CONQUISTAS.

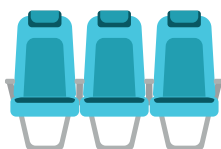
A SAÚDE EM PRIMEIRO LUGAR

Começámos o ano com os anseios causados pela pandemia de covid-19 ainda sem fim à vista. A nossa prioridade foi minimizar constrangimentos operacionais, evitando o aparecimento de surtos e a propagação de covid-19 dentro da companhia.

- >> **Reforçámos o Plano de Contingência relativo à covid-19.**
- >> **Implementámos sistemas de testagem massiva contra a covid-19 a todos os trabalhadores SATA.**
- >> **Estabelecemos protocolos com as Autoridades de Saúde para garantir que os trabalhadores estariam protegidos, acompanhados e que seriam detetados eficazmente todos os casos suspeitos.**

mais e melhor serviço

Passámos a oferecer aos nossos passageiros a possibilidade de escolherem um conjunto cada vez mais aliciente de serviços extra no ato de reserva, tais como o acesso a classe superior, o acesso ao Lounge da Classe Business ou a possibilidade de viajar com um lugar vazio ao seu lado.



Criámos novas ementas para as viagens de médio e longo curso, com produtos frescos e receitas típicas dos Açores, e procurámos ajustar todas as refeições à faixa horária dos nossos voos.

Investimos em mais e melhor comunicação, criando novas ferramentas digitais para atender às mais recentes exigências de comunicação. Melhorámos a experiência dos utilizadores do nosso site introduzindo um **TERCEIRO IDIOMA, O FRANCÊS, E CRIANDO O BIA, O ASSISTENTE VIRTUAL** que responde em tempo real, através de mensagens instantâneas.

Antes do final do primeiro semestre muitos foram os dias em que a pontualidade registada em ambas as companhias aéreas do Grupo SATA, foi de

100%

No pico do verão mantivemos uma taxa de pontualidade superior a 90%.

CONTINUÁMOS EMPENHADOS EM AUMENTAR A NOSSA EFICIÊNCIA



Reorganizámos o Centro de Coordenação e Controlo Operacional (CCO), integrando neste serviço recursos que nos permitem responder melhor às irregularidades que possam ocorrer nas 72 horas que antecedem os voos.

DESENVOLVEMOS MAIS DE 70 PROJETOS TECNOLÓGICOS QUE ACRESCENTARAM MAIOR EFICIÊNCIA A DIVERSAS ÁREAS DO GRUPO SATA.

O número de reclamações desceu

43%

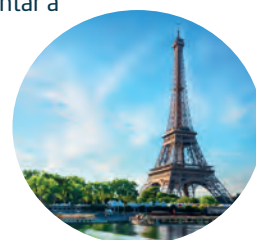
em relação ao ano anterior e

80%

em relação ao período pré pandémico.



Continuámos a aumentar a conectividade dentro e para as nove ilhas dos Açores e voltámos a voar para *Paris*



OS NOSSOS ESFORÇOS COMEÇAM A REVELAR RESULTADOS PROMISSORES

Atingimos resultados acima da média mundial das companhias aéreas, no que respeita à satisfação do cliente, de acordo com dados obtidos através da métrica NPS (Net Promoter Score), frequentemente usada para avaliar as companhias aéreas.

NPS

CONTINUÁMOS A OTIMIZAR E MELHORAR A EFICIÊNCIA DO PROCESSO DE CARGA

Digitalizámos os processos manuais para processamento da carga. Adquirimos novos aparelhos de Raio-X, facilitando o embarque de pescado de grande porte, e novos contentores de frio negativo, que asseguram a melhor conservação dos produtos transportados.

Na segunda metade do ano obtivemos resultados que superaram as nossas expectativas:

- >> **No pico do verão de 2021 transportámos, nas duas companhias aéreas, o mesmo número de passageiros que no mesmo período do ano pré-pandémico de 2019.**
- >> **Em outubro, vivenciámos o melhor desempenho de sempre, com mais 2.200 passageiros transportados do que nos melhores anos de que há registo.**
- >> **Em dezembro, voltámos a alcançar um número recorde de passageiros transportados, comparativamente ao melhor dezembro de sempre (2007).**

GERIR PARA BEM ACOLHER A AVIAÇÃO

São quatro aeródromos e uma aerogare que estão à responsabilidade da SATA Gestão de Aeródromos. 2021 foi ano de investimento, de reparações e de melhoramentos para que tudo estivesse sempre a postos, de São Jorge ao Corvo, passando pela Graciosa e Pico e sem esquecer a aerogare das Flores. Foram mais 26% de movimentos aéreos, o que representou um crescimento de 78% de passageiros desembarcados, em relação a 2020.

TERMINÁMOS O ANO A ABRIR CAMINHOS MAIS SUSTENTÁVEIS PARA O NOSSO FUTURO

- >> Reassumimos o compromisso com o arquipélago dos Açores através da **CARTILHA DA SUSTENTABILIDADE**.
- >> Tornámo-nos **ASSOCIADOS DA GRACE**, associação que atua nas áreas da Responsabilidade Social e Sustentabilidade e que integra a rede europeia do CSR Europe.
- >> Integrámos um projeto de desenvolvimento sustentável com a ERA - Associação Europeia de Companhias Aéreas Regionais.

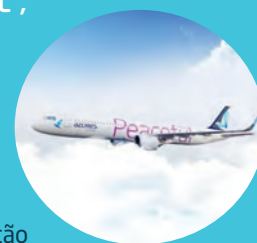
Motivos de celebração

CELEBRÁMOS 80 ANOS DE FUNDAÇÃO

e escolhemos esta importante data para confiar o acervo documental do Grupo SATA à Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, assegurando a sua preservação e a possibilidade de consulta futura.

DEMOS AS BOAS-VINDAS AO NOVO A321LR "PEACEFUL",

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



IMPLEMENTÁMOS, EM TEMPO RECORDE, A TARIFA AÇORES

que, pela sua importância ao nível da coesão social e do desenvolvimento económico dos Açores, representou um dos projetos mais relevantes do ano.

ATINGIMOS RECORDES DE VOO

Em 2021 a Azores Airlines atingiu dois recordes: assinalou o voo Lisboa / Bogotá como sendo o voo de duração mais longa jamais percorrido em Airbus A321LR e o voo entre Oakland e a ilha Terceira, como sendo a maior distância percorrida neste tipo de equipamento.



ANÁLISE DE RESULTADOS

GANHOS OPERACIONAIS

Após um ano de 2020, fortemente afetado pela pandemia de Covid-19, a indústria aeronáutica começou a recuperar o fôlego em 2021, embora ainda esteja distante de seus melhores resultados históricos. que ficou na história como um dos mais conturbados deste século com a globalização da pandemia de covid-19, o ano de 2021 trouxe os primeiros sinais de retoma económica, principalmente a partir do segundo semestre, embora de forma bastante heterogénea sendo, contudo, ainda visíveis alguns dos efeitos colaterais da crise pandémica. Portugal conseguiu, em termos económicos, recuperar, com um crescimento de 4,9%, após uma quebra significativa de 8,4% em 2020.

Para este crescimento contribuiu a forte recuperação da procura interna, nomeadamente do consumo privado (+4,4%), do consumo público (+5,0%) e do investimento (+6,1%). Já a procura externa representou um contributo negativo para o crescimento do PIB, em muito devido à lenta recuperação do setor do turismo que, em 2021 representou cerca de metade do nível de 2019. Quando se olha para a economia Mundial, estima-se que o PIB mundial tenha crescido 5,9%, após um decréscimo de 2,8% em 2020. Toda esta evolução foi fortemente condicionada pelas restrições adicionais impostas com a predominância, à escala global, da variante Ómicron e pela continuação dos impactos da

57%

crescimento em ganhos operacionais

disrupção de inúmeras cadeias logísticas em todo o Mundo.

O Grupo SATA não foi alheio a todos os efeitos provocados pela crise pandémica, que tanto afetou a indústria da aviação, tendo, desde sempre, mostrado a sua robustez, adaptabilidade e perseverança, o que se reflete em termos dos resultados obtidos, tendo o ano de 2021 sido um ano muito positivo em termos de recuperação da operação.

| milhares de euros | 2021 | 2020 | Var. % |
|--------------------------------------|---------|---------|--------|
| Vendas e serviços prestados | 128.334 | 72.578 | 77% |
| Subsídios - I.C. e Reeq. Fin. | 57.373 | 45.407 | 26% |
| Outros ganhos | 504 | 485 | 4% |
| Ganhos Operacionais | 186.212 | 118.470 | 57% |

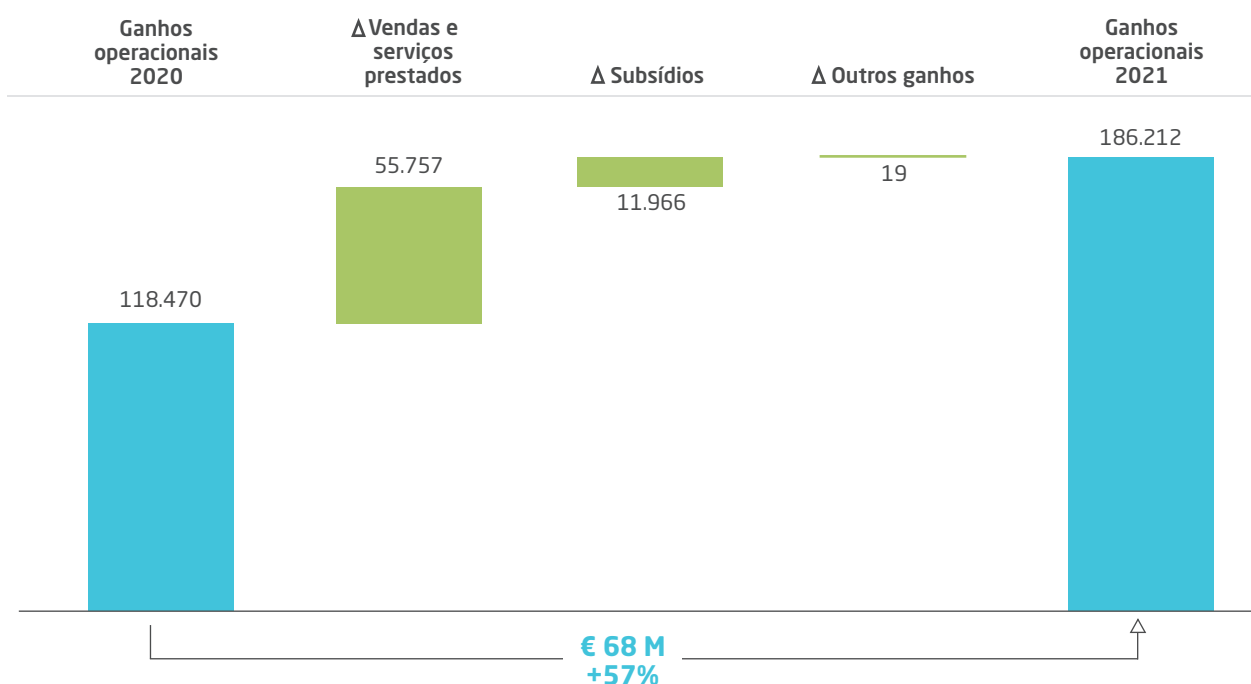
Neste contexto, o Grupo SATA encerra o exercício económico de 2021 com um volume de ganhos 57% superior ao registado no ano anterior, ficando os rendimentos auferidos em 2021 ,20% aquém dos registados em 2019, ainda em contexto pré-pandémico.

A retoma da atividade operacional, com maior relevo no segundo semestre de 2021, gerou uma melhoria significativa de 52 milhões de euros no volume de receita da operação regular face aos valores registados durante o ano de 2020. Com a disponibilidade das aeronaves para operações charter condicionada pela retoma do tráfego regular, o Grupo SATA conseguiu em 2021 atingir um crescimento de 12% face aos valores registados em 2020, tendo gerado receitas na ordem dos 6,6 milhões de euros. O aliviar das restrições à mobilidade, o aumento da confiança do lado da procura, bem como a implementação

da Tarifa Açores, como estímulo à circulação de residentes açorianos no interior da Região Autónoma dos Açores, levaram a um crescimento dos rendimentos decorrentes da prestação de serviços de exploração aérea e de assistência a aeronaves (handling). Adicionalmente, o facto de os Açores serem o primeiro arquipélago no mundo certificado como destino turístico sustentável, e os benefícios oferecidos pelo Governo Regional dos Açores aos turistas (nomeadamente testes covid-19 gratuitos, vouchers para gastar na aquisição de bens e serviços locais) aliaram às condições da natureza a segurança do destino

Açores, tendo sido considerado pelo European Best Destinations como um dos destinos mais seguros para férias. O aumento da rubrica de subsídios à exploração, resulta dos recebimentos de, 3.833 mil euros pela SATA Air Açores e 8.127 mil euros pela Azores Airlines, aprovados pela Comissão Europeia (CE), na decisão de 30 de abril de 2021, como compensação pelos prejuízos incorridos em consequência direta das restrições de viagem impostas pelos vários países, devido à pandemia de covid-19, entre 19 de março e 30 de junho de 2020.

DECOMPOSIÇÃO DA RECEITA EM 2021 (milhares de euros)



GASTOS OPERACIONAIS¹

Com a pandemia de covid-19, o Grupo SATA, à semelhança de outras companhias aéreas, enfrentou um período de grande dificuldade em termos financeiros, com níveis de receita muito abaixo do normal e uma pressão em termos de custos. A indústria da aviação, por regra, apresenta uma componente muito significativa de custos fixos, difíceis de ajustar com a rapidez que uma pandemia como a da covid-19 requer.

| milhares de euros | 2021 | 2020 | Var. % |
|--|----------------|----------------|------------|
| Fornecimentos e serviços externos | 103.529 | 77.583 | 33% |
| Gastos com o pessoal | 74.739 | 65.169 | 15% |
| Provisões | -1.545 | 1.712 | -190% |
| Outros gastos operacionais | 3.788 | 4.093 | -7% |
| Gastos Operacionais | 180.511 | 148.557 | 22% |

Após a redução significativa das rubricas de custos variáveis diretos, em linha com a redução operacional imposta pelos constrangimentos provocados pela crise pandémica SARS-CoV-2 durante o ano de 2020, o volume total de gastos operacionais inicia em 2021 uma subida em linha com a retoma operacional, no entanto, abaixo do nível dos valores registados em 2019.

O aumento da oferta do número de voos e de lugares face a 2020, de 39% e 45% respetivamente, afetam rubricas de gastos operacionais variáveis, como combustíveis, distribuição e comunicação, taxas aeroportuárias e comissões, com aumentos decorrentes da recuperação operacional da SATA Air Açores e Azores Airlines.

Adicionalmente, no segundo semestre de 2021 já se fez sentir o aumento dos custos com combustível. De referir, ainda, que toda a envolvente mundial, pós-covid e, mais recentemente, com o conflito entre a Rússia e a Ucrânia, estão a impactar os custos das com-

panhias a vários níveis. Os elevados níveis de inflação, o aumento das taxas de juros têm tido efeitos muito negativos ao nível dos resultados das companhias.

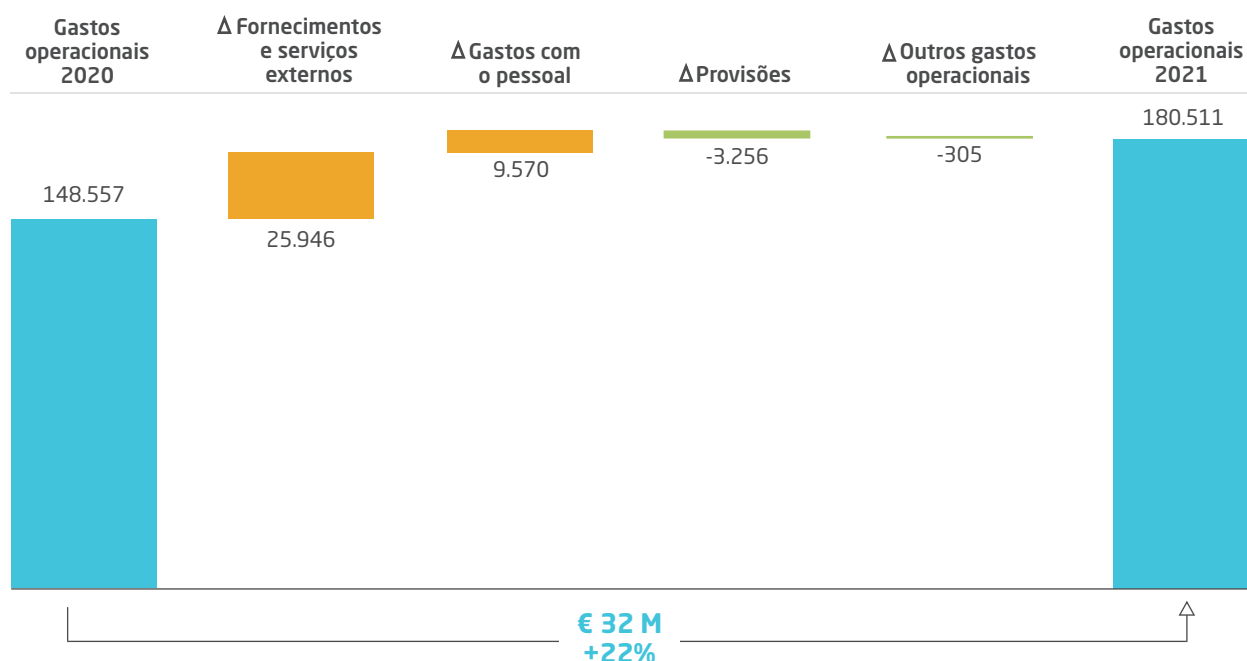
No que diz respeito aos gastos com pessoal, persistiram em 2021 os esforços de contenção dos custos com um conjunto de iniciativas, nomeadamente: i) redução de 10% da remuneração; ii) programas de reformas antecipadas, pré-reformas e rescisões por mútuo acordo (RMAs); iii) renegociação de acordos laborais para melhorar a produtividade e diminuir contratação sazonal, entre outras.

Apesar do acima descrito, o ano de 2021 apresenta, face a 2020, um aumento de 15% por via da negociação dos acordos salariais 2019 - 2021, da suspensão do regime de layoff simplificado em vigor durante o ano de 2020, cujo efeito de poupança não se verificou em 2021 e, acima de tudo, pelo facto das companhias do Grupo

terem começado a voar mais, tendo sido realizados mais 5.719 voos, mais 39% quando comparado com 2020, o que acarreta um conjunto de custos variáveis que, em 2020, existiram numa escala menor.

¹ Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações e gastos de reestruturação.

(milhares de euros)

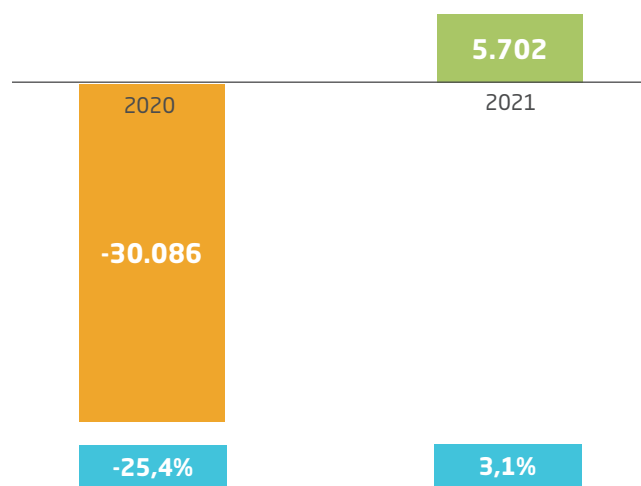


EBITDA

(milhões de euros)

No exercício de 2021 o Grupo SATA apresentou melhorias significativas ao nível do EBITDA e consequentemente na margem EBITDA.

A recuperação do tráfego decorrente do aliviar das restrições à mobilidade e aumento da confiança pela procura impulsionaram o crescimento da rubrica de vendas e prestação de serviços face a 2020 (+92%). Para este resultado contribuiu, em muito, a recuperação na componente de receita pela prestação de serviços de voo regulares e charter, com 2021 a encerrar com mais 52,6 milhões de euros, uma evolução de 84% comparativamente aos valores de 2020.



margem EBITDA

Adicionalmente, a compensação financeira pelos prejuízos incorridos com a suspensão das ligações aéreas entre as ilhas da Região Autónoma dos Açores e os recebimentos dos ajustes diretos realizados ao Contrato de Obrigações de Serviço Público complementam a evolução do valor de EBITDA em 2021 comparativamente com os exercícios de 2020 e do ano

pré-pandemia de 2019, em que registou valores de -30 e -7 milhões de euros, respetivamente. Complementarmente à retoma na procura e consequente aumento da receita operacional, o desenvolvimento

e implementação de iniciativas de controlo de gastos e aumento de produtividade foram determinantes para a recuperação económica da atividade do Grupo SATA em 2021.

EBIT

Os efeitos da recuperação do EBITDA em 2021, na ordem de 35,8 e 12,6 milhões de euros comparativamente ao registado no ano de 2020 e 2019, respetivamente, são mitigados no apuramento do Resultado Operacional Antes de Juros e Impostos (EBIT), sobretudo pelos valores de amortização de contratos de locação operacional da frota ao serviço da Azores Airlines.

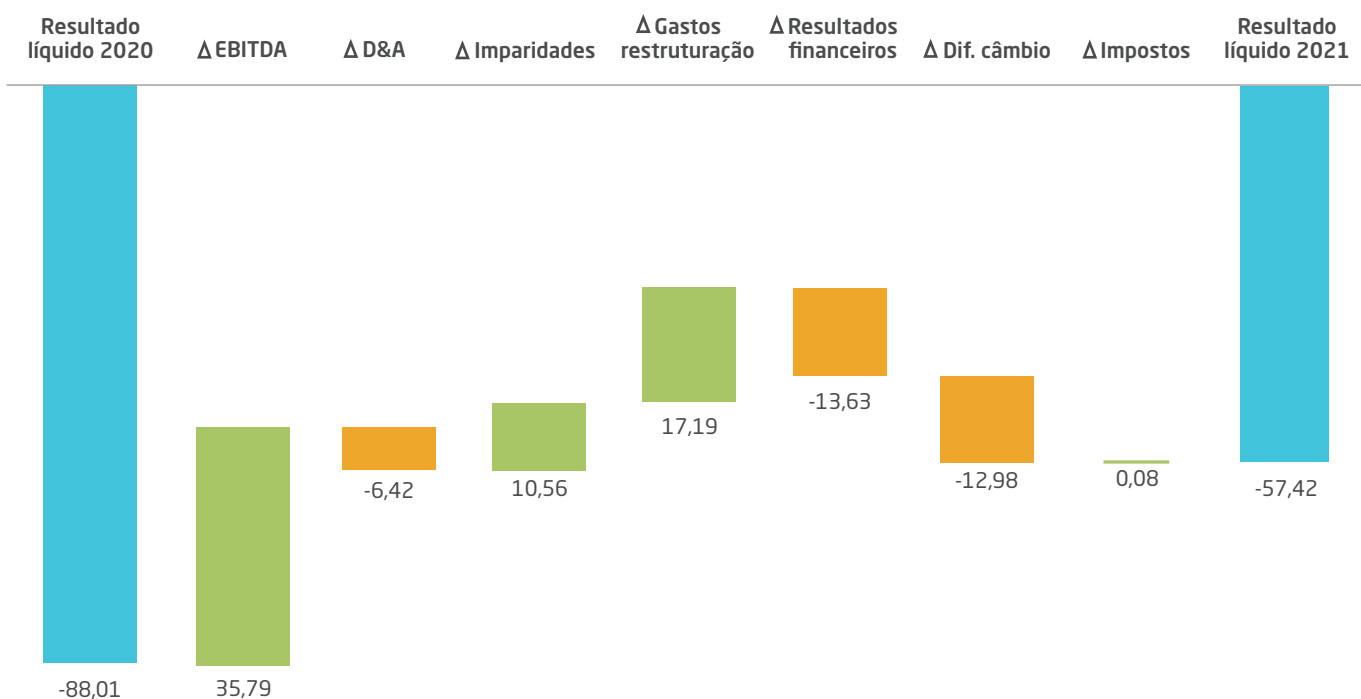
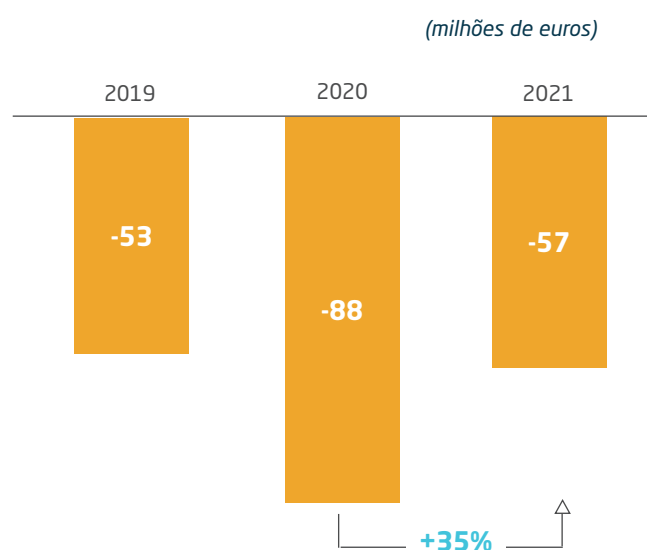
A rubrica de gastos de reestruturação, correspondente ao valor das responsabilidades com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma, bem como o programa de saídas voluntárias lançado em 2021 no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assume o valor de 1,9 milhões de euros, contribuindo para uma maior deterioração dos resultados registados.

RESULTADO LÍQUIDO

O resultado líquido de 2021 atingiu 57 milhões de euros negativos (variação de -30,6 e +4 milhões de euros comparativamente a 2020 e período pré-pandemia, 2019, respetivamente). Este valor reflete a recuperação da atividade, nomeadamente na segunda metade do ano, comparativamente ao ano de 2020, fortemente afetado pela crise pandémica de covid-19.

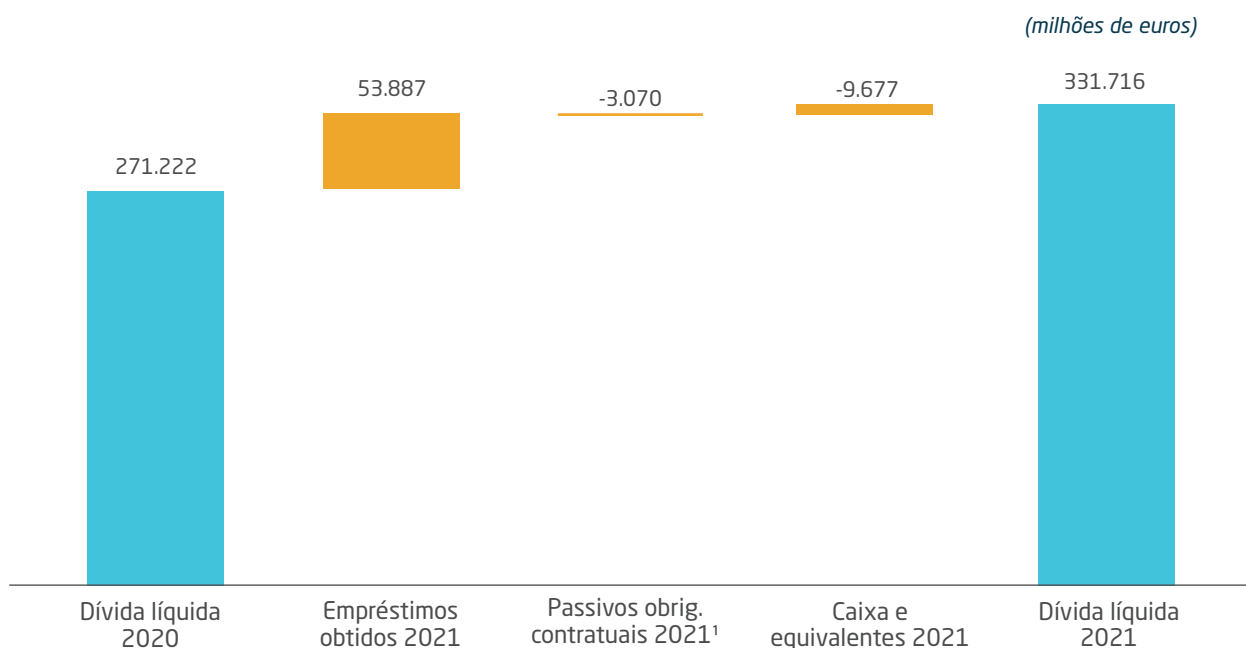
A melhoria da atividade foi fortemente afetada pelo impacto dos resultados financeiros negativos.

Os resultados financeiros situaram-se em -29,5 milhões de euros (vs. -15,9 milhões de euros em 2020), um agravamento de 13,6 milhões de euros, resultante essencialmente dos juros de empréstimos incorridos pela necessidade de financiamento e de liquidez com que se deparou a empresa durante o triénio em análise.



De referir que para a deterioração do resultado líquido também está a contribuir o impacto negativo de 5,5 milhões de euros relacionado com diferenças de câmbio líquidas, resultado da adoção da norma contabilística IFRS-16 e a apreciação do dólar face ao euro. Em 2020, este valor foi de 7,5 milhões de euros positivos, tendo tido um impacto muito significativo no resultado líquido do ano, tal como demonstrado no gráfico anterior.

DÍVIDA LÍQUIDA



O valor de dívida líquida registou, em 2021, um aumento de 60 milhões de euros face ao registado em 2020, devido essencialmente ao incremento na rubrica de empréstimos obtidos, que aumentou 54 milhões de euros em 2021, resultado do apoio adicional, aprovado pela Comissão Europeia, de 122,5 milhões de euros à SATA², com o objetivo de dotar a companhia de recursos suficientes para fazer face às suas necessidades urgentes e imediatas de liquidez.

Esta medida veio na sequência da decisão da Comissão, de 18 de agosto de 2020³, que aprova, ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de euros de apoio à liquidez da SATA. O apoio, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários ou

empréstimos públicos, permitiu à empresa continuar a prestar serviços essenciais, incluindo rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público (OSP) e Serviços de Interesse Económico Geral (SIEG) nos aeroportos locais, assegurando a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

O valor de passivos por obrigações contratuais na SATA Air Açores, que corresponde, na sua maioria, aos contratos de locação financeira da frota, apresenta, face ao ano anterior, uma redução de 3 milhões de euros, resultado da amortização de prestações.

Adicionalmente, a SATA Air Açores registou uma diminuição de 9,7 milhões na rubrica de caixa e equivalentes comparativamente aos valores registados em 2020.

¹ Da rubrica de Passivos com Obrigações Contratuais, foram à semelhança do ano passado considerados apenas os Passivos com Obrigações contratuais da SATA Air Açores para o cálculo dos valores de dívida líquida 2021 e 2020.

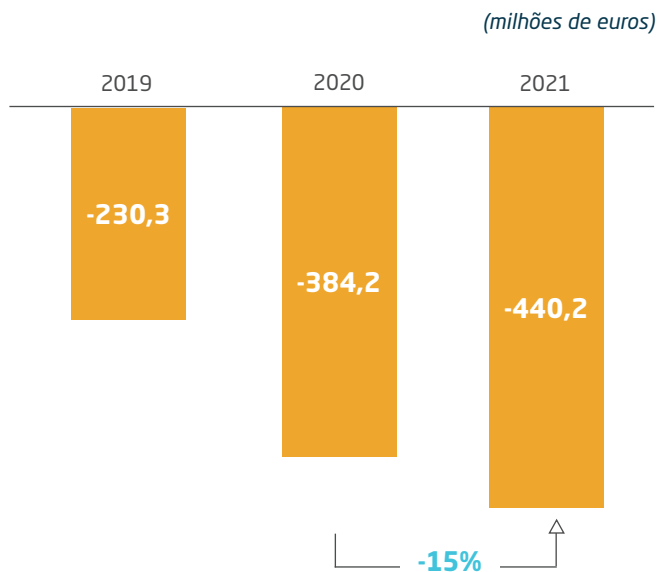
² Cf. decisão "State aid SA.62043 C/2021 (ex 2021/N) – Portugal – Restructuring aid for SATA".

³ Cf. decisão "State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group".

FORNECEDORES

A rubrica de Fornecedores no Grupo SATA, em 2021, apresenta uma tendência de decréscimo, rondando cerca de 43 milhões de euros (comparativamente com 47,3 milhões de euros em 2020 e 47,5 milhões de euros em 2019). No âmbito do processo de reestruturação, o Grupo SATA tem levado a cabo um processo de otimização das compras por forma a gerar poupanças, reconstruindo as relações diretas e alavancando na melhor posição financeira para negociar. Por outro lado, foram celebrados diversos planos de pagamento de dívidas antigas, por forma a tornar o balanço da companhia mais limpo e reduzir o peso da rubrica de fornecedores, evitando, desta forma, constrangimentos de tesouraria.

CAPITAL PRÓPRIO



O valor de capital próprio do Grupo SATA sofre, em 2021, um aumento na ordem dos 56 milhões de euros negativos, comparativamente aos valores registados a 31 de dezembro de 2020.

A integração dos resultados do exercício de 2020 de 88 milhões de euros negativos na rubrica de resultados transitados e os resultados do exercício de 2021, de 57 milhões de euros, justificam a variação dos valores reportados.

EVOLUÇÃO POR SEGMENTO DE NEGÓCIO

SATA AIR AÇORES

TRANSPORTE AÉREO

Durante todo o ano de 2021, a SATA Air Açores manteve a sua operação condicionada, sobretudo durante o primeiro semestre. As restrições de mobilidade impostas pelo Governo Regional dos Açores, aliadas à quebra de confiança e retração do mercado devido à pandemia, obrigaram a companhia a ajustar a sua oferta. Apesar do impacto na operação causado por diversos constrangimentos externos, tais como isolamentos profiláticos, agendamentos de testes de covid-19, agendamentos das vacinas contra a covid-19, planeamento de simuladores/formações, bem como baixas por assistências à família devido ao encerramento de escolas, o planeamento dos voos foi cumprido na sua plenitude.

A partir de junho, com a implementação da “tarifa Açores”, em concomitância com o progresso da vacinação contra a covid-19, na Região Autónoma dos Açores, verificou-se um exponencial, e sem precedentes, aumento da procura nas viagens inter-ilhas. Esta tarifa surge no âmbito do novo subsídio ao passageiro em Viagens Inter-ilhas nos Açores, destinada a passageiros com residência fiscal na Região Autónoma dos Açores para viagens de ida e ida e volta entre as ilhas do arquipélago a preços máximos de 60,00 €.

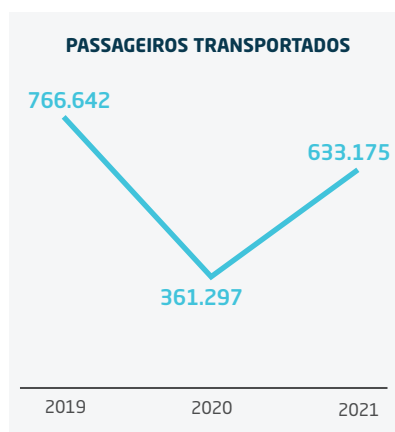
De realçar também, o aumento dos voos de e para o Funchal.

633.175

Passageiros
2020: 361.297
2019: 766.642

14.400

Número de voos
2020: 10.590
2019: 15.290



| Milhares de euros | 2020 | 2021 | % YoY |
|----------------------|----------|----------|--------|
| Ganhos operacionais | 66.483 | 82.530 | 24% |
| Gastos operacionais* | 55.975 | 68.808 | 23% |
| EBITDA | 10.507 | 13.722 | 31% |
| Margem EBITDA | 16% | 17% | 1 p.p. |
| Resultado líquido | -17.750 | -6.802 | -62% |
| Dívida líquida | 275.144 | 338.903 | 23% |
| Ativo | 324.997 | 368.078 | 13% |
| Capital próprio | -103.781 | -109.098 | 5% |
| Passivo | 428.778 | 477.177 | 11% |

*Não considera Gastos de Reestruturação e de Depreciações (critério EBITDA).

ASSISTÊNCIA A AERONAVES E PASSAGEIROS

No primeiro semestre de 2021 a pandemia de covid-19 manteve-se presente no dia a dia do serviço de Assistência em Terra (*Handling*) da SATA Air Açores, obrigando a uma constante adaptação dos processos e procedimentos para garantir a segurança dos recursos humanos e dos clientes.

Face à situação pandémica que se manteve durante o ano de 2021, o número de voos assistidos e de passageiros foi inferior a 2019, mas superior a 2020. O volume de carga e correio manuseado pelo *Handling*, retomou a tendência de crescimento face a 2019 após uma pequena redução em 2020 (fruto da menor capacidade de transporte de carga disponível), com a retoma do tráfego de passageiros.

O aumento do número de voos realizados e passageiros transportados resultante da implementação da "tarifa

Açores", no segundo semestre de 2021, evidenciou algumas limitações na capacidade de resposta pela unidade de negócio da assistência a aeronaves.

Alguns aeroportos não estavam dotados com recursos humanos suficientes para este aumento não planeado em antecipação, tendo de recorrer a trabalho extraordinário para garantir a operação.

É de salientar o facto da SATA Air Açores ter sido a entidade seleccionada no concurso público lançado pela ANA Aeroportos, para a prestação do serviço de assistência a passageiros de mobilidade reduzida (PMR) no Aeroporto João Paulo II.

Desde o início deste novo serviço, a 1 de junho de 2021, foram solicitadas 7.713 assistências deste tipo, perfazendo em média, cerca de 36 assistências diárias.

19.198

Voos assistidos
2020: 14.064
2019: 21.939

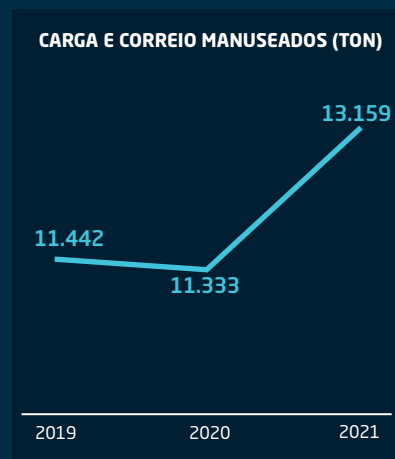
2.034.737

Passageiros assistidos
2020: 1.072.031
2019: 2.872.938

13.159

Carga/correio manuseados (ton)¹
2020: 11.333
2019: 11.442

Só em voos extraordinários, principalmente no verão, a SATA Air Açores registou um reforço de 572 voos.



¹ Dados diferem dos publicados em 2020, por correções à posteriori da sua publicação.

CARGA E CORREIO

Durante o ano de 2021, a SATA Cargo apostou na digitalização com o intuito de promover a comunicação por via eletrónica entre agentes transitários, *handlers* e companhias aéreas, desde a reserva à emissão da carta de porte eletrónica (e-AWB). Após a aquisição do Traxon CargoHub, vários agentes transitários aderiram à digitalização, tornando, também eles, os seus processos mais eficientes e contribuindo para a redução da pegada ambiental.

Foi também realizado um evento dedicado ao tema, no qual participaram vários parceiros, nomeadamente a IATA e fornecedores de soluções para o mercado.

A SATA Cargo apostou também na aquisição do CargoMobile, que possibilitou a aceitação de carga e a preparação de voos mais eficiente, agilizando este processo e tornando-o praticamente 100% 'paperless'.

A pensar nos seus clientes particulares, a SATA Cargo melhorou o formulário online para pedidos de reserva, resultando numa comunicação mais rápida e eficiente.

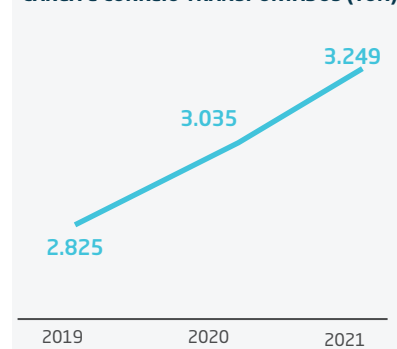


3.249

CARGA TRANSPORTADA (ton)

Além da evolução a nível digital, foram criadas melhores condições nos armazéns de carga de Ponta Delgada e Graciosa. Em Ponta Delgada investiu-se num equipamento de Raio-X que contribuiu para um processo de aceitação mais rápido. Na Graciosa o investimento foi realizado num contentor de armazenamento em frio positivo para o terminal de carga, permitindo a aceitação antecipada de carga perecível que necessita de armazenamento nestas condições, nomeadamente o pescado para os voos da SATA Air Açores. A SATA Air Açores apresentou um

CARGA E CORREIO TRANSPORTADOS (TON)



crescimento a nível do transporte de carga e correio, tendo transportado cerca de 3.249 toneladas no ano de 2021, com uma variação positiva de 7% relativamente ao ano anterior. Comparativamente com o ano de 2019, período pré-pandémico, regista-se um crescimento de 15%. O objetivo é continuar a trabalhar em proximidade com os agentes transitários para que possam acompanhar a digitalização dos processos do transporte aéreo de carga e passar à comunicação eletrónica na sua totalidade o mais brevemente possível.

CHARTER

A SATA Air Açores, procurando otimizar os seus recursos técnicos e humanos, continuou a apostar na operação charter durante o ano de 2021, tendo efetuado vinte e quatro voos de carga inter-ilhas para o transporte de valores e cinco voos para operações corporate, nomeadamente a expedição científica da NASA ao Pico e à NAV Portugal para a inauguração da nova sala de operações do Eurocontrol, na ilha de Santa Maria.

SATA INTERNACIONAL - AZORES AIRLINES

TRANSPORTE AÉREO

Ao longo do ano de 2021, a operação da Azores Airlines continuou, inevitavelmente, condicionada pela covid-19, principalmente no primeiro semestre. Contudo, o gradual levantamento de restrições dos destinos para onde opera, aliado aos esforços internos para mitigar os efeitos da pandemia, permitiu obter resultados que se vão aproximando, cada vez mais, dos resultados operacionais pré-pandémicos. Tendo em consideração a conjuntura económica global na primeira parte do ano, a Azores Airlines optou por uma estratégia mais cautelosa. Assim, foi decidido não só adiar algumas rotas que estavam planeadas, como também reduzir o número de frequências para destinos com maiores restrições para não residentes.

Paralelamente, continuou o investimento na reorganização interna, com vista a executar melhorias na operação e tornar os seus serviços cada vez mais eficientes. Estas melhorias proporcionaram uma preparação e resiliência que permitiu respostas mais adequadas à recuperação da procura.

Com o objetivo de estimular a procura e aumentar a taxa de ocupação, a Azores Airlines lançou mais de setenta campanhas de preço e de fidelização. Tendo em consideração que a conjuntura económica foi também desafiante para os passageiros, foram desenvolvidas várias iniciativas que privilegiaram a flexibilidade: a possibilidade de utilizar vouchers na aquisição de voos; a oferta da tarifa das crianças, em especial para destinos como os Arquipélagos dos Açores e da Madeira; e, para maior tranquilidade dos passageiros, manteve-se a possibilidade de alteração das viagens para datas posteriores sempre que necessário e sem cobrança de qualquer penalidade. Neste contexto, apesar da Azores Airlines

ainda não ter conseguido restabelecer o número de voos que operava em 2019 (embora tenha operado apenas -16% quando comparado com o período pré-pandemia), houve uma boa recuperação do número de passageiros transportados, sendo que a companhia aérea operou em 2021 mais 49% de voos do que em 2020 e transportou mais 113% passageiros do que no ano anterior.

A taxa de ocupação dos voos (*load factor*), que pode ser consultada no gráfico abaixo, apresenta um crescimento satisfatório, com um *Load Factor* de 66% em 2021, mais 16,2 p.p.

em relação ao ano anterior, apesar dos receios que continuaram a existir em relação à pandemia.

5.830

Número de voos
2020: 3.921
2019: 6.959¹

648.377

Passageiros
2020: 304.640
2019: 945.775¹



| Milhares de euros | 2020 | 2021 | % YoY |
|----------------------|----------|----------|---------|
| Ganhos operacionais | 57.113 | 109.886 | 92% |
| Gastos operacionais* | 96.119 | 117.116 | 22% |
| EBITDA | -39.006 | -7.230 | -81% |
| Margem EBITDA | -68% | -7% | 62 p.p. |
| Resultado líquido | -68.388 | -50.331 | 26% |
| Dívida líquida | 219.906 | 289.904 | 32% |
| Ativo | 138.874 | 168.825 | 22% |
| Capital próprio | -282.195 | -332.526 | 18% |
| Passivo | 421.069 | 501.351 | 19% |

*Não considera Gastos de Reestruturação e de Depreciações (critério EBITDA).

¹ Discrepância face aos valores publicados no relatório do ano de 2020, uma vez que foram alvo de ajustes, após a data de publicação.



CHARTERS

A operação charter manteve, em 2021, a trajetória de crescimento anual que tem vindo a registar desde 2018, com um aumento de 45% em relação a 2020, apesar da pandemia ter levado ao cancelamento das séries contratadas de Oujda, Heraklion e Punta Cana.

Assim, em 2021, a Azores Airlines chegou a outros destinos, tendo voado para Cabo Verde, Guiné-Bissau, Nigéria, Brasil, Colômbia, Bermudas, Estados Unidos, Espanha, Chipre, Islândia, Macedónia do Norte, Polónia, para além das operações realizadas em território nacional.

A companhia aérea apostou na melhoria contínua do serviço charter e conseguiu proporcionar produtos de qualidade aos seus clientes, que se consubstanciaram em pontualidade e customização de serviços em terra e no ar. Houve, também, um crescimento da distribuição da segmentação de negócio, com o aumento do volume de negócio da Tour Operação e das receitas de negócio corporate e

311

VOOS CHARTER

37.219

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
NA AZORES AIRLINES

operações urgentes. Ainda em 2021, a Azores Airlines começou a trabalhar para o crescimento da operação charter, para o período 2022-2024, através de memorandos de entendimento com os principais parceiros de negócio portugueses e espanhóis, prevendo um aumento de volume de operações charter em ambas as estações, verão e inverno, o que permitirá atenuar os efeitos da sazonalidade a que está sujeita a operação aérea regular. Conseguiu-se, assim, em 2021, cobrir todas as margens de custos fixos e variáveis associados às operações charter, assegurando a sua total rentabilidade financeira e operacional.

PORTUGAL
CABO VERDE
GUINÉ-BISSAU
MACEDÓNIA DO NORTE
NIGÉRIA
ESPAÑA
COLÔMBIA
BERMUDAS
CHIPRE
ESTADOS UNIDOS
BRASIL
ISLÂNDIA
POLÓNIA

CARGA E CORREIO

3.677

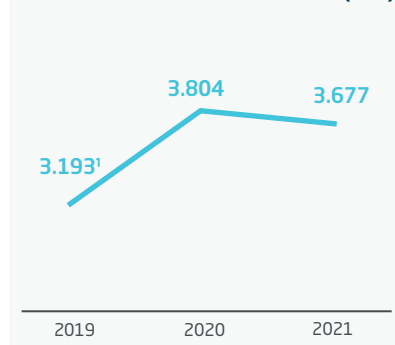
CARGA TRANSPORTADA (ton)

Com o aliviar das restrições implementadas no combate à pandemia de covid-19, a Azores Airlines apresentou um crescimento a nível do transporte de carga e correio, tendo transportado cerca de 3.677 toneladas no ano de 2021, com um decréscimo de cerca de 3% relativamente ao ano anterior e um crescimento de 15% relativamente a 2019.

A inversão da tendência em 2021, face ao ano de 2020, deve-se

ao facto de no ano de 2020 o lockdown e a menor quantidade de passageiros transportados ter proporcionado maior capacidade para o transporte de carga e correio. Em 2021 houve, também, um especial empenho na digitalização de processos e no desenvolvimento da comunicação por via eletrónica entre agentes transitários, *Handlers* e companhias aéreas, desde a reserva à emissão da carta de porte eletrónica, o que tornou os processos mais eficientes e contribuiu para a redução da pegada ambiental.

CARGA E CORREIO TRANSPORTADOS (TON)



¹ Discrepância face aos valores publicados no relatório do ano de 2020, uma vez que foram alvo de ajustes, após a data de publicação.

GESTÃO DE AERÓDROMOS

A SATA Gestão de Aeródromos, cuja atividade em 2020 tinha sido afetada pela forte diminuição do número de passageiros embarcados e desembarcados na Região Autónoma dos Açores, devido à pandemia de covid-19, registou uma recuperação significativa em 2021, sobretudo no segundo semestre, no que concerne ao movimento de aeronaves e de passageiros nos aeródromos, aproximando-se dos valores registados em 2019.

No que respeita à carga e correio, o ano de 2021 chegou a superar em cerca de 10%, o volume movimentado em 2019.

A recuperação da atividade nos aeródromos deveu-se, principalmente,

ao progresso da vacinação da população e consequente fim das restrições à mobilidade inter-ilhas, mas também ao impulso trazido pelo lançamento da Tarifa Açores. Esta nova tarifa proporcionou a estimulação do tráfego inter-ilhas e a necessidade de reforço de voos.

Durante o ano de 2021, a SATA Gestão de Aeródromos, continuou a executar os investimentos já aprovados relativos aos Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais referentes aos anos de 2017 a 2020, nos aeródromos das ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e na aerogare da ilha das Flores, e ainda deu início a outros procedimentos de contratação

aprovados pela Resolução do Conselho do Governo nº 197/2021, de 10 de agosto.

Os investimentos realizados totalizaram um montante global de 1.406.464,83 €.

Aeródromo da ilha do Pico

Investimento: 242.044,16 €

Aeródromo da ilha de São Jorge

Investimento: 913.283,59 €

Aeródromo da ilha do Corvo

Investimento: 92.958,50 €

Aeródromo da ilha Graciosa

Investimento: 136.985,98 €

Aerogare da ilha das Flores

Investimento: 21.192,60 €



| Milhares de euros | 2020 | 2021 | % YoY |
|----------------------|-------|--------|---------|
| Ganhos operacionais | 3.275 | 3.930 | 20% |
| Gastos operacionais* | 3.916 | 4.185 | 7% |
| EBITDA | -641 | -255 | -60% |
| Margem EBITDA | -19% | -6% | 13 p.p. |
| Resultado líquido | -996 | -10 | -99% |
| Dívida líquida | 696 | -6.167 | -986% |
| Ativo | 9.573 | 9.875 | 3% |
| Capital próprio | 1.604 | 1.593 | -1% |
| Passivo | 7.969 | 8.282 | 4% |

*Não considera Gastos de Reestruturação e de Depreciações (critério EBITDA).

6.132

total movimento de aeronaves

2020: 4.872

2019: 6.224

246.397

total movimento de passageiros

2020: 138.773

2019: 293.295

OPERADORES TURÍSTICOS

O operador turístico do Grupo SATA, Azores Vacations America (AVA), tem como missão promover estrategicamente o destino turístico dos Açores no mercado dos EUA. Embora ainda afetado pelas restrições de mobilidade impostas pelos governos norte-americano e português, devido à pandemia de covid-19, a atividade do operador turístico AVA, durante o ano de 2021, gerou uma receita de USD \$5,5 milhões, onde se inclui também o mercado da Califórnia, cujos voos sazonais foram recuperados.

Comparativamente ao ano anterior, e apesar do reduzido número de funcionários da Azores Vacations América, existiu um aumento substancial nas vendas dos escritórios deste operador da ordem dos 228% em Massachusetts e 136,5% na Califórnia.



É assumido ao mais alto nível de gestão, com determinação para todos os níveis de atuação, que o Grupo SATA tem o compromisso de desenvolver a sua atividade em estrita observância da legalidade, nas formas que pode assumir, de leis e demais disposições normativas de convenções ou regulamentos emanados de entidades internacionais, comunitárias, nacionais e regionais.

ASPETOS REGULAMENTARES

Principais alterações legislativas com impacto na gestão do Grupo SATA em 2021

DIPLOMAS GERAIS

Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de junho de 2020 | **Sumário:** Relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088. Dado que o Regulamento de Taxonomia (Regulamento (UE) 2020/852) não abrange as atividades de transporte aéreo, o Grupo SATA encontra-se atualmente em fase de avaliação sobre as atividades terrestres de apoio ao transporte aéreo abrangidas pelos objetivos e medidas de mitigação das alterações climáticas e a sua adaptação às considerações incluídas na regulamentação em questão.

Lei n.º 93/2021 de 20 de dezembro | **Sumário:** Estabelece o regime geral de proteção de denunciantes de infrações, transpondo a Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, relativa à proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União.

Lei n.º 88/2021 de 15 de dezembro | **Notas:** Regime transitório de obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos.

Lei n.º 83/2021 de 6 de dezembro | **Sumário:** Modifica o regime de teletrabalho, alterando o Código do Trabalho e a Lei n.º 98/2009, de 4 de setembro, que regulamenta o regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais.

Decreto-Lei n.º 104/2021 de 27 de novembro | **Sumário:** Altera as medidas no âmbito da pandemia da doença Covid-19. | **Notas:** Republicação do Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho, que estabelece o regime sancionatório aplicável ao incumprimento dos deveres estabelecidos por decreto que regulamente a declaração do estado de emergência e dos deveres estabelecidos por declaração da situação de alerta, contingência ou calamidade.

Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro | **Notas:** Decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, no período de 1 a 31 de outubro de 2021, mediante ajuste direto.

Lei n.º 68/2021 de 26 de agosto | **Sumário:** Aprova os princípios gerais em matéria de dados abertos e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informação do setor público, alterando a Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto.

Lei n.º 50/2021 de 30 de julho | **Sumário:** Prorroga as moratórias bancárias, alterando o Decreto-Lei n.º 10-J/2020, de 26 de março.

Decreto-Lei n.º 65/2021 de 30 de julho | **Sumário:** Regulamenta o Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço e define as obrigações em matéria de certificação da cibersegurança em execução do Regulamento (UE) 2019/881 do Parlamento Europeu, de 17 de abril de 2019.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2021 de 30 de julho | **Sumário:** Altera as medidas aplicáveis em situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença Covid-19. | **Notas:** A partir do dia 1 de agosto o teletrabalho passa a ser recomendado sempre que as atividades o permitam.

Decreto Legislativo Regional n.º 23/2021/A de 22 de julho | **Sumário:** Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 19/2006/A, de 2 de junho. | **Notas:** Adaptação do Código do Trabalho à R.A.A. Reduz para 90 dias o período experimental de trabalhadores que estejam à procura de primeiro emprego e desempregados de longa duração.

Decreto Legislativo Regional n.º 21/2021/A de 12 de julho | **Sumário:** Regime dos requerimentos parlamentares e das perguntas escritas ao Governo Regional na Região Autónoma dos Açores. | **Notas:** Previsão do direito a obter os elementos ou informações existentes na administração pública regional e nas empresas do setor público regional que sejam úteis ao exercício do mandato.

Decreto Regulamentar Regional n.º 18/2021/A, de 8 de julho | **Sumário:** Aprova a orgânica e o quadro de pessoal dirigente e de chefia da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia. | **Notas:** Atribuição de competências na execução das políticas regionais de transportes aéreos e marítimos, e respetivas infraestruturas.

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 31/2021/A de 31 de junho | **Sumário:** Auditoria do Tribunal de Contas ao Grupo SATA. | **Notas:** Solicitação à Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas de uma auditoria à situação financeira e operacional do Grupo SATA no período compreendido entre os anos de 2012 e 2020.

Decreto Regulamentar Regional n.º 10-A/2021/A de 28 de junho | **Sumário:** Execução do Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2021. | **Notas:** Empresas integradas no SPER que atuam no setor da aviação civil, assim como as suas respetivas empresas participadas, são excecionadas das restrições relativas ao aumento dos encargos com pessoal.

Decreto-Lei n.º 54-A/2021 de 25 de junho | **Sumário:** Executa na ordem jurídica interna o Regulamento (UE) 2021/953, relativo ao Certificado Digital Covid-19 da UE.

Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2021 de 9 de junho, com Declaração de Retificação n.º 12/2021 de 9 de junho |

Notas: Autoriza a concessão de uma garantia relativa ao financiamento a contrair pela SATA Air Açores.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 70-B/2021 de 4 de junho | **Sumário:** Prossegue a estratégia do levantamento de medidas de confinamento no âmbito do combate à pandemia da doença Covid-19. | **Notas:** Teletrabalho deixa de ser obrigatório e passa a ser recomendado quando as atividades o permitam.

Resolução do Conselho do Governo n.º 141/2021 de 2 de junho | **Notas:** Autorizar a realização do concurso público, com publicidade internacional, para a formação de um contrato de concessão do serviço público de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores.

Decreto Legislativo Regional n.º 15-A/2021/A de 31 de maio | **Sumário:** Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2021. | **Notas:** Disposições sobre gestão operacional das empresas públicas.

Lei n.º 32/2021 de 27 de maio | **Sumário:** Estabelece limitações à redação de cláusulas contratuais e prevê a criação de um sistema de controlo e prevenção de cláusulas abusivas, alterando o Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, que institui o regime jurídico das cláusulas contratuais gerais.

Lei n.º 27/2021 de 17 de maio | **Sumário:** Carta Portuguesa de Direitos Humanos na Era Digital.

Resolução do Conselho do Governo n.º 107/2021 de 13 de maio | **Notas:** Autoriza a concessão de uma compensação financeira, à SATA Air Açores, S.A. e à SATA Internacional - Azores Airlines, S.A..

Decreto n.º 7/2021 de 17 de abril | **Sumário:** Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República. |

Notas: Obrigatória adoção do regime de teletrabalho, independentemente do vínculo laboral, da modalidade ou da natureza da relação jurídica, sempre que este seja compatível com a atividade desempenhada e o trabalhador disponha de condições para a exercer, sem necessidade de acordo das partes.

Decreto Regulamentar Regional n.º 3-A/2021/A de 15 de abril | **Sumário:** Regulamenta a aplicação, na Região Autónoma dos Açores, do Decreto do Presidente da República n.º 41-A/2021, de 14 de abril | **Notas:** Decreto do Presidente da República n.º 41-A/2021, de 14 de abril, renova a declaração do estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

Resolução do Conselho do Governo n.º 85/2021 de 16 de abril | **Notas:** Manutenção das garantias prestadas pela Região Autónoma dos Açores relativamente às obrigações resultantes para a SATA Air Açores de cada um dos Contratos de Financiamento, condição necessária para a prorrogação dos respetivos prazos de vigência.

Lei n.º 18/2021 de 8 de abril | **Sumário:** Estende o regime jurídico aplicável à transmissão de empresa ou estabelecimento às situações de transmissão por adjudicação de fornecimento de serviços que se concretize por concurso público, ajuste direto ou qualquer outro meio, alterando o Código do Trabalho.

Decreto-Lei n.º 25-A/2021 de 30 de março | **Sumário:** Prorroga o regime excecional e transitório de reorganização do trabalho e de minimização de riscos de transmissão da infeção da doença Covid-19 no âmbito das relações laborais | **Notas:** Regime para evitar ajuntamentos de trabalhadores no decurso da realização do trabalho presencial, bem como disposições sobre teletrabalho obrigatório.

Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021 de 25 de março | **Notas:** Autoriza contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, mediante ajuste direto.

Lei n.º 11/2021 de 9 de março | **Sumário:** Suspensão excecional de prazos associados à sobrevivência e caducidade de convenção coletiva de trabalho.

Portaria n.º 38/2021 de 16 de fevereiro | **Sumário:** Cria as taxas de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas.

Resolução da Assembleia da República n.º 64/2021, de 12 de fevereiro | **Sumário:** Aprova a Convenção sobre a Repressão de Atos Ilícitos Relacionados com a Aviação Civil Internacional, adotada em Pequim, em 10 de setembro de 2010.

Decreto-Lei n.º 12/2021 de 9 de fevereiro | **Sumário:** Assegura a execução na ordem jurídica interna do Regulamento (UE) 910/2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno.

Decreto-Lei n.º 8-B/2021 de 22 de janeiro | **Sumário:** Estabelece um conjunto de medidas de apoio no âmbito da suspensão das atividades letivas e não letivas presenciais | **Notas:** Faltas justificadas motivadas por assistência à família decorrentes de suspensões e interrupções letivas.

Lei n.º 2/2021 de 21 de janeiro | **Sumário:** Estabelece o regime de acesso e exercício de profissões e de atividades profissionais e o regime aplicável à avaliação da proporcionalidade prévia à adoção de disposições legislativas que limitem o acesso a profissão regulamentada, ou a regulamentar, ou o seu exercício, transpondo a Diretiva (UE) 2018/958 do Parlamento Europeu e do Conselho e revogando o Decreto-Lei n.º 37/2015, de 10 de março.

Decreto-Lei n.º 6-C/2021 de 15 de janeiro | **Sumário:** Prorroga o apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial | **Notas:** o Governo passa a assegurar o pagamento de 100 % da retribuição até ao triplo da retribuição mínima mensal garantida (RMMG) aos trabalhadores abrangidos pelo apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho, previsto no Decreto-Lei n.º 10 -G/2020, de 26 de março.

Decreto-Lei n.º 109-A/2020 de 31 de dezembro | **Sumário:** Fixa o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2021.

Portaria n.º 32/2021 de 10 de fevereiro | **Sumário:** Regulamenta o processo de credenciação de técnicos municipais responsáveis pela apreciação de projetos e medidas de autoproteção e pela realização de vistorias e inspeções das condições de segurança contra incêndio em edifícios (SCIE) de edifícios e recintos classificados na 1.ª categoria de risco.

Convenção Coletiva de Trabalho nº 52/2021 de 17 de novembro | **Sumário:** Firma o Acordo de Empresa entre a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. e o SINTAC - Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil.

Circular de Informação Aeronáutica nº 07/2021 publicado pela ANAC | **Sumário:** Regula o sistema de comunicação voluntária de ocorrências aeronáuticas.

Circular de Informação Aeronáutica nº 18/2021 publicado pela ANAC | **Sumário:** Estabelece as medidas operacionais para prevenir a disseminação da infeção SARS COV-2.

Circular de Informação Aeronáutica nº 19/2021 publicado pela ANAC | **Sumário:** Regula o sistema de comunicação obrigatória de ocorrências relativas a operações com aeronaves, fatores técnicos, manutenção e reparação de aeronaves, tráfego aéreo, aeródromos, operações em terra e com aeronaves não complexas a motor.

DIPLOMAS NO ÂMBITO SECURITY

ICAO, Document 8973.

ICAO, Global Aviation Security Plan (GASeP).

ICAO, Annex 17.

Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008 e respetivas atualizações.

Regulamento (CE) n.º 272/2009, da Comissão, de 2 de abril de 2009 e respetivas atualizações.

Regulamento (UE) n.º 2015/1998, da Comissão, de 5 de novembro de 2015 e respetivas atualizações.

Decisão C (2015) 8005 da comissão, de 16 de novembro de 2015 e respetivas atualizações.

Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil aprovado por deliberação em conselho de ministros a 23 de dezembro de 2003.

Decreto-Lei n.º 142/2019 de 19 de setembro, que aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

Programa Nacional de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), de 27 de dezembro de 2012.

Regulamento n.º 765/2021 de 17 de agosto de 2021, que aprova o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (PNFSAC).

Regulamento 1254/2009 da comissão de 18 de dezembro de 2009 relativo ao estabelecimento de critérios que permitam aos Estados Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adotar medidas de segurança alternativas.

Deliberação n.º 680/2000, acesso de pessoas às áreas reservadas e restritas dos aeroportos nacionais.

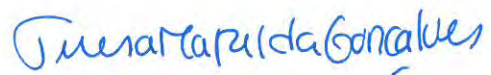
Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave.

Ponta Delgada, 09 de junho de 2022

Conselho de Administração



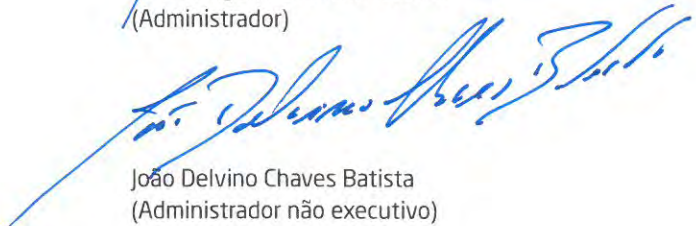
Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)



João Delvino Chaves Batista
(Administrador não executivo)

SOBRE O RELATÓRIO

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

O relatório incide sobre a atividade do Grupo SATA durante o ano de 2021 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho do Grupo.

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

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

VERIFICAÇÃO EXTERNA

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

CONTACTOS

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

GLOSSÁRIO

- ACTK** Capacidade de Carga Oferecida.
- ANAC** Agência Nacional de Aviação Civil.
- ASK** Available Seat-Kilometers ou Assentos-Quilômetros Oferecidos. Calculado por voo, pela multiplicação do número de assentos disponíveis para comercialização em cada etapa pela distância percorrida em cada etapa.
- BRENT** Categoria Europeia de petróleo usado como uma base para a definição de preços para cerca de 40% das categorias de todas as categorias de petróleo do mundo.
- CASK** Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilómetro oferecidos.
- CASK ex-combustível** Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilómetro oferecidos, excluindo despesas com combustível.
- CE** Comissão Europeia.
- CELE** Comércio Europeu de Licenças de Emissões.
- Charter** Voo reservado por uma agência de viagens, para a deslocação dos seus clientes.
- CIVISA** Centro de Informação e Vigilância Sismovulcânica dos Açores.
- CORSIA** Carbon Offsetting and Reduction Scheme for Internacional Aviation.
- CO₂** Dióxido de Carbono.
- CTKs** Número de toneladas de carga multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- EBIT** Earnings Before Interest and Taxes.
- EBITDA** Ganhos antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização.
- EFB** Electronic Flight Bag.
- ESG** Environmental, Social, and Corporate Governance.
- FUEL** Combustível.
- GEE** Gases com Efeito de Estufa.
- GRA** Governo Regional dos Açores.
- Grupo SATA** Constituído pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes, S.A., SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos.
- GSE** Ground Support Equipment.
- Handling** Serviço de assistência ao passageiro e às aeronaves durante as operações de partida e chegada no aeroporto.
- Hazard** Perigosidade; caracteriza os eventos geofísicos extremos que são capazes de causar um desastre.
- IAE** Indicador de Atividade Económica.
- IATA** International Air Transport Association.
- ICAO** International Civil Aviation Organization.
- INE** Instituto Nacional de Estatística.
- IFRS** International Financial Reporting Standards.
- IHCP** Índice Harmonizado de Preços do Consumidor.
- Jet fuel** Combustível para aviões.
- Lay-off** Redução temporária dos períodos normais de trabalho ou suspensão dos contratos de trabalho efetuada por iniciativa das empresas, durante um determinado período.
- Load Factor** Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.
- LUTS** Lugares Utilizados - Número de passageiros transportados, incluindo passageiros em trânsito.
- OCDE** Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.
- ODS** Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.
- OMS** Organização Mundial de Saúde.
- OMT** Organização Mundial de Turismo.
- OPEP+** Organização dos Países Exportadores de Petróleo.
- ONU** Organização das Nações Unidas.
- Passenger-Load-Factor** Coeficiente de Ocupação por Passageiros (Load Factor de Passageiros).
- PIB** Produto Interno Bruto.
- p.p.** Pontos percentuais.
- R.A.A.** Região Autónoma dos Açores.
- RPK Revenue-Passenger-Kilometres** Receitas de passageiros por quilómetros. Receitas por passageiro transportado, multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- Safety** Segurança operacional.
- Security** Segurança contra atos ilícitos.
- SPER** Setor Público Empresarial Regional.
- SREA** Serviço Regional de Estatística dos Açores.
- Stakeholders** Pessoas que possuem algum tipo de interesse nos processos e resultados da empresa.
- † CO_{2e}** Toneladas de CO₂ equivalente.
- TFUE** Tratado de Funcionamento da União Europeia.
- UE** União Europeia.



ANEXOS

FINANCEIROS

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

Demonstrações Financeiras Consolidadas
31 de dezembro de 2021

Índice das Demonstrações Financeiras Consolidadas

| | |
|--|-----------|
| Demonstração da posição financeira consolidada | 4 |
| Demonstração de resultados consolidados | 5 |
| Demonstração do rendimento integral consolidado | 6 |
| Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados..... | 7 |
| Demonstração dos fluxos de caixa consolidados..... | 8 |
| Anexo às demonstrações financeiras consolidadas | 9 |
| 1. Introdução | 9 |
| 1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19 | 16 |
| 1.1.1 IMPACTO NOS INDICADORES OPERACIONAIS | 16 |
| 1.1.2 IMPACTO NOS INDICADORES FINANCEIROS | 17 |
| 1.1.3 IMPACTO AMBIENTAL, SOCIAL E DE GOVERNANÇA | 18 |
| 1.1.4 IMPACTO NAS PRINCIPAIS ESTIMATIVAS | 19 |
| 1.1.5 MEDIDAS MITIGADORAS DO EFEITO DA PANDEMIA DA COVID-19 | 21 |
| 1.1.6 CONTINUIDADE DE OPERAÇÕES | 22 |
| 2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas..... | 25 |
| 2.1 BASES DE PREPARAÇÃO | 25 |
| 2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES | 26 |
| 2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS..... | 28 |
| 3. Principais políticas contabilísticas | 29 |
| 3.1 CONSOLIDAÇÃO..... | 29 |
| 3.2 CONVERSÃO CAMBIAL | 30 |
| 3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS | 31 |
| 3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS | 32 |
| 3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS | 33 |
| 3.6 ATIVOS FINANCEIROS | 33 |
| 3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS | 35 |
| 3.8 INVENTÁRIOS..... | 35 |
| 3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER..... | 36 |
| 3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA | 36 |
| 3.11 CAPITAL SOCIAL..... | 36 |
| 3.12 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS | 37 |
| 3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR..... | 37 |
| 3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO | 37 |
| 3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS..... | 38 |
| 3.16 PROVISÕES..... | 40 |
| 3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO | 41 |
| 3.18 LOCAÇÕES | 41 |
| 3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS | 43 |

| | |
|---|-----------|
| 3.20 RÉDITO..... | 43 |
| 3.21 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO | 44 |
| 3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADOS | 45 |
| 3.23 EVENTOS SUBSEQUENTES | 46 |
| | |
| 4 Políticas de gestão do risco financeiro | 47 |
| | |
| 5. Principais estimativas e julgamentos apresentados..... | 53 |
| | |
| 6. Ativos fixos tangíveis..... | 58 |
| | |
| 7. Ativos Intangíveis | 62 |
| | |
| 8. Investimentos financeiros | 63 |
| | |
| 9. Ativos e passivos por impostos diferidos..... | 63 |
| | |
| 10. Inventários | 66 |
| | |
| 11. Clientes..... | 66 |
| | |
| 12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar..... | 67 |
| | |
| 13. Outras contas a receber..... | 68 |
| | |
| 14. Outros ativos correntes | 71 |
| | |
| 15. Caixa e equivalentes de caixa | 71 |
| | |
| 16. Capital..... | 71 |
| | |
| 17. Outras reservas | 72 |
| | |
| 18. Provisões | 72 |
| | |
| 19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais..... | 74 |
| | |
| 20. Obrigações de benefícios de reforma e outros | 77 |
| | |
| 21. Fornecedores..... | 80 |
| | |
| 22. Documentos pendentes de voo | 81 |
| | |
| 23. Outras contas a pagar..... | 81 |
| | |
| 24. Outros passivos correntes | 82 |
| | |
| 25. Ativos e passivos financeiros por categoria..... | 82 |

| | |
|--|-----------|
| 26. Justo valor de ativos e passivos..... | 83 |
| 27. Vendas e Prestação de serviços | 83 |
| 28. Subsídios à exploração..... | 84 |
| 29. Fornecimentos e serviços externos | 85 |
| 30. Gastos com o pessoal e Reestruturação | 86 |
| 31. Outros rendimentos e ganhos..... | 87 |
| 32. Outros gastos e perdas..... | 88 |
| 33. Gastos e rendimentos financeiros..... | 88 |
| 34. Imposto do exercício..... | 89 |
| 35. Compromissos | 90 |
| 36. Contingências..... | 90 |
| 37. Perímetro da consolidação..... | 91 |
| 38. Partes relacionadas..... | 92 |
| 39. Eventos subsequentes..... | 94 |

Demonstração da posição financeira consolidada

| | Nota | 2021 | Reexpresso 2020 |
|--|------|----------------------|----------------------|
| Ativo | | | |
| Não corrente | | | |
| Ativos fixos tangíveis | 6 | 152 491 035 | 139 293 748 |
| Ativos intangíveis | 7 | 36 124 | 30 775 |
| Investimentos financeiros | 8 | 55 461 | 55 461 |
| Ativos por impostos diferidos | 9 | 982 683 | 931 584 |
| Clientes | 11 | 434 287 | 4 881 970 |
| Outras contas a receber | 13 | 9 919 754 | 7 425 254 |
| | | 163 919 344 | 152 618 792 |
| Corrente | | | |
| Inventários | 10 | 2 306 063 | 2 423 082 |
| Clientes | 11 | 24 835 748 | 11 308 420 |
| Outras contas a receber | 13 | 32 240 473 | 41 609 220 |
| Imposto sobre o rendimento a receber | 12 | 51 555 | 217 296 |
| Outros ativos correntes | 14 | 5 422 334 | 4 625 460 |
| Caixa e equivalentes de caixa | 15 | 29 048 146 | 38 724 925 |
| | | 93 904 319 | 98 908 402 |
| Total do Ativo | | 257 823 663 | 251 527 194 |
| Capital Próprio | | | |
| Capital social | 16 | 16 809 500 | 16 809 500 |
| Reservas legais | 17 | 1 495 597 | 1 495 597 |
| Outras reservas | | 3 318 091 | 3 318 091 |
| Reservas de conversão cambial | 17 | 45 882 | 96 695 |
| Reservas de justo valor | | (232) | (232) |
| Resultados acumulados | | (404 484 000) | (317 956 251) |
| Resultado líquido do exercício | | (57 419 619) | (88 012 112) |
| Total Capital Próprio | | (440 234 781) | (384 248 712) |
| Passivo | | | |
| Não corrente | | | |
| Provisões | 18 | 22 489 254 | 40 950 976 |
| Empréstimos obtidos | 19 | 103 550 850 | 99 198 126 |
| Passivos com obrigações contratuais | 19 | 118 346 460 | 103 209 451 |
| Obrigações de benefícios de reforma e outros | 20 | 18 355 293 | 20 893 376 |
| Passivos por impostos diferidos | 9 | 119 657 | 67 783 |
| | | 262 861 514 | 264 319 712 |
| Corrente | | | |
| Empréstimos obtidos | 19 | 221 812 651 | 172 278 015 |
| Passivos com obrigações contratuais | 19 | 24 645 227 | 23 475 983 |
| Fornecedores | 21 | 42 470 144 | 47 252 149 |
| Outras contas a pagar | 23 | 112 778 180 | 96 293 429 |
| Imposto sobre o rendimento a pagar | 12 | 65 130 | 872 |
| Outros passivos correntes | 24 | 6 283 814 | 5 326 603 |
| Documentos pendentes de voo | 22 | 27 141 784 | 26 829 143 |
| | | 435 196 930 | 371 456 194 |
| Total Passivo | | 698 058 444 | 635 775 906 |
| Total do Capital Próprio e Passivo | | 257 823 663 | 251 527 194 |

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

Demonstração de resultados consolidados

| | <u>Nota</u> | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|-------------|---------------------|---------------------|
| Vendas e serviços prestados | 27 | 128 334 452 | 72 577 736 |
| Subsídios à exploração | 28 | 57 373 500 | 45 407 254 |
| Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos | 37 | 114 551 | - |
| Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas | 10 | (2 212 296) | (2 285 493) |
| Fornecimentos e serviços externos | 29 | (103 528 747) | (77 583 181) |
| Gastos com o pessoal | 30 | (74 738 759) | (65 169 002) |
| Provisões (aumentos/reduções) | 18 | 1 544 541 | (1 711 951) |
| Outros rendimentos e ganhos | 31 | 389 865 | 485 494 |
| Outros gastos e perdas | 32 | (1 575 513) | (1 807 344) |
| Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades) | | 5 701 594 | (30 086 487) |
| Gastos de reestruturação | 30 | (1 888 572) | (19 079 697) |
| Gastos de depreciação e de amortização | 6 e 7 | (29 965 074) | (23 549 107) |
| Imparidade de ativos depreciáveis/ amortizáveis (perdas/reversões) | 6 | 6 885 122 | (3 241 469) |
| Imparidade de contas a receber (perdas/reversões) | 11 e 13 | (2 837 528) | (3 660 292) |
| Imparidade de inventários (perdas/reversões) | 10 | (387 739) | - |
| Resultado operacional | | (22 492 196) | (79 617 051) |
| Gastos financeiros | 33 | (29 790 072) | (17 382 055) |
| Rendimentos financeiros | 33 | 256 112 | 1 479 588 |
| Diferenças de Câmbio Líquidas | 33 | (5 466 458) | 7 511 296 |
| Resultados antes de impostos | | (57 492 614) | (88 008 223) |
| Imposto sobre o rendimento do exercício | 34 | 72 995 | (3 890) |
| Resultado líquido do exercício | | (57 419 619) | (88 012 112) |

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

Demonstração do rendimento integral consolidado

| | <u>Nota</u> | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|-------------|----------------------------|----------------------------|
| Resultado líquido do exercício | | (57 419 619) | (88 012 112) |
| Outros rendimentos do exercício: | | | |
| Itens que podem reclassificar por resultados | | | |
| Variação de justo valor de derivativos de cobertura de fluxos de caixa | | - | - |
| Diferenças de conversão cambial | 17 | <u>(50 813)</u> | <u>(179 952)</u> |
| | | (50 813) | (179 952) |
| Itens que não reclassificam por resultados | | | |
| Remensurações de planos de benefícios definidos | 20 | 1 484 364 | (2 227 806) |
| Impacto fiscal | | <u>-</u> | <u>-</u> |
| | | <u>1 484 364</u> | <u>(2 227 806)</u> |
| Outros rendimentos do exercício | | <u>1 433 551</u> | <u>(2 407 758)</u> |
| Total do rendimento integral do exercício | | <u>(55 986 069)</u> | <u>(90 419 870)</u> |

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

Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados

| | Nota | Capital social | Reservas legais | Outras reservas | Reserva de Conversão Cambial | Reserva de justo valor | Resultados acumulados | Resultado líquido | Total |
|--|------------|-------------------|------------------|------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|
| A 1 janeiro de 2020 - Reexpresso | 2.3 | 65 390 235 | 1 396 612 | 3 318 091 | 276 647 | (232) | (262 197 888) | (53 431 574) | (245 248 108) |
| Rendimento integral do exercício | | - | - | - | (179 952) | - | (2 227 806) | (88 012 112) | (90 419 870) |
| Redução de capital | | (48 580 735) | - | - | - | - | - | - | (48 580 735) |
| Aplicação do resultado líquido do exercício | | - | 98 985 | - | - | - | (53 530 559) | 53 431 574 | - |
| | | (48 580 735) | 98 985 | - | (179 952) | - | (55 758 364) | (34 580 538) | (139 000 605) |
| A 31 de dezembro de 2020 - Reexpresso | | 16 809 500 | 1 495 597 | 3 318 091 | 96 695 | (232) | (317 956 251) | (88 012 112) | (384 248 712) |
| Rendimento integral do exercício | | - | - | - | (50 813) | - | 1 484 364 | (57 419 619) | (55 986 069) |
| Aplicação do resultado líquido do exercício | | - | - | - | - | - | (88 012 112) | 88 012 112 | - |
| | | - | - | - | (50 813) | - | (86 527 748) | 30 592 493 | (55 986 069) |
| A 31 de dezembro de 2021 | | 16 809 500 | 1 495 597 | 3 318 091 | 45 882 | (232) | (404 484 000) | (57 419 619) | (440 234 781) |

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

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

| | Nota | 2021 | 2020 |
|--|------|---------------------|---------------------|
| Fluxos de caixa das atividades operacionais | | | |
| Recebimentos de clientes | | 171.020.370 | 83.961.603 |
| Pagamentos a fornecedores | | (160.924.387) | (109.016.324) |
| Pagamentos ao pessoal | | (79.981.178) | (67.081.301) |
| Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor | | (6.578.513) | (5.812.979) |
| Caixa gerada pelas operações | | (76.463.707) | (97.949.001) |
| Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento | | 172.904 | (82.204) |
| Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público | 13 | 60.009.118 | 64.606.421 |
| Recebimentos no âmbito da compensação financeira - COVID 19 | | 11.960.200 | - |
| Outros recebimentos/ pagamentos | | (977.871) | (257.718) |
| Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais | | (5.299.356) | (33.682.502) |
| Fluxos de caixa das atividades de investimento | | | |
| Pagamentos respeitantes a: | | | |
| Ativos fixos tangíveis | 6 | (11.273.868) | (5.344.803) |
| Ativos intangíveis | 7 | (34.007) | (13.970) |
| Outros ativos financeiros | | (291.365) | - |
| Recebimentos provenientes de: | | | |
| Juros e rendimentos similares | | 4.605 | 5.526 |
| Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento | | (11.594.635) | (5.353.247) |
| Fluxos de caixa das atividades de financiamento | | | |
| Recebimentos provenientes de: | | | |
| Empréstimos obtidos | 19 | 139.293.146 | 144.284.370 |
| Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio | 16 | - | 50.485.853 |
| Empréstimos obtidos de partes relacionadas | 23 | 124.468.086 | 61.000.000 |
| Pagamentos respeitantes a: | | | |
| Empréstimos obtidos | 19 | (88.590.637) | (88.647.960) |
| Passivos com obrigações contratuais | 19 | (34.774.192) | (19.561.928) |
| Empréstimos obtidos de partes relacionadas | 13 | (115.411.447) | (61.000.000) |
| Juros e gastos e similares | 33 | (15.202.859) | (7.792.134) |
| Juros de passivos com obrigações contratuais | 33 | (1.699.238) | (7.678.278) |
| Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento | | 8.082.859 | 71.089.923 |
| Variação de caixa e seus equivalentes | | | |
| Efeitos das diferenças de câmbio | | 72.470 | (67.583) |
| Caixa e seus equivalentes no início do exercício | 15 | 38.724.925 | 6.738.334 |
| Variação do perímetro de consolidação | 37 | (938.117) | - |
| Caixa e seus equivalentes no fim do exercício | 15 | 29.048.146 | 38.724.925 |

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

Anexo às demonstrações financeiras consolidadas

1. Introdução

O Grupo SATA (“Grupo” ou “SATA”) é constituído pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e suas subsidiárias, a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”), a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos”), bem como o operador turístico Azores Airlines Vacations nos Estados Unidos (Ver Nota 37). A SATA Air Açores resulta da transformação em sociedade anónima¹, da SATA Air Açores – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, E.P.²

O Grupo rege-se pelos diplomas legais da sua criação, pelos seus estatutos e pelas normas aplicáveis às Empresas Públicas e às sociedades gestoras de participações sociais.

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

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Air Açores e encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no nº 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA³. Em termos cronológicos relativamente à prestação do Serviço Público:

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

¹ Cf. Decreto-Lei n.º 276/2000, de 10 de novembro.

² Constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 490/80, de 17 de outubro.

³ Aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional nº 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução nº 86/96, de 23 de maio.

- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto do Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, para o período de outubro de 2020 a março de 2021⁴.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, por contrato a celebrar entre a RAA e a SATA Air Açores, o qual veio a ser celebrado a 31 de março de 2021⁵.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar, entre a RAA e a SATA Air Açores, um novo ajuste direto da concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, para o período de 1 a 31 de outubro de 2021⁶.
- A 28 de setembro de 2021, foi assinado entre a RAA e a SATA Air Açores o Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de 1 de novembro de 2021 até 31 de outubro de 2026⁷.

A atividade de transporte aéreo regular fora do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Internacional, 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. A SATA Internacional, com a sua frota de 8 aviões (3 Airbus A320 e 2 A321 NEO e 3 A321 NEO LR), todos eles em regime de locação, opera rotas, ao abrigo das Obrigações de Serviço Público dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

A SATA Gestão de Aeródromos tem como objeto social a exploração, em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na Aerogare das Flores. O Governo Regional dos Açores (“GRA”), em resultado de concurso público, atribuiu a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado em 1 de julho de 2005. Este contrato previa duas renovações pelo período de cinco anos cada. Atualmente a SATA Gestão de Aeródromos está na segunda renovação do contrato, dando-se esta iniciado a 1 de julho de 2020.

A Azores Airlines Vacations América (“SATA USA”) é representante comercial criada com o objetivo de comercializar voos entre os Açores e os Estados Unidos da América.

A 11 de março de 2020 o mundo deparava-se com a declaração, pela Organização Mundial da Saúde (“OMS”), de situação pandémica, derivada do vírus SARS-COV-2, causador da doença COVID-19, originário da China, e que rapidamente se alastrou a todos os países do mundo, marcando o ano de 2020 como o ano de uma das maiores crises económicas do mundo e de saúde pública. A pandemia provocou um forte abalo na economia mundial, quebrando cadeias de abastecimento, criando impossibilidades de fornecimento e quebras bruscas na procura. O ano de 2021 continuou a ser um ano fortemente marcado pela pandemia, com o surgimento de novas variantes, nomeadamente a variante

⁴ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro.

⁵ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021, de 25 de março, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 44, de 25 de março de 2021

⁶ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 161, de 20 de setembro de 2021

⁷ A 12 de agosto de 2021, por despacho do Secretário Regional dos Transportes, Turismo e Energia, foi adjudicada a proposta da SATA.

⁷ Cf. dados divulgados pela OMS.

Delta, detetada pela primeira vez na Índia em finais de 2020, que marca uma nova fase da pandemia. No Outono de 2021, a Europa volta a estar no epicentro da pandemia. Os casos de COVID-19 aumentam nos países da Europa de Leste, onde as taxas de vacinação são baixas. Por esta altura, o novo desafio é a variante Ómicron, tendo sido a nova mutação foi identificada na África do Sul.

O ano de 2021 terminou com 198 milhões de casos de COVID-19 em todo o mundo, confirmados nos últimos 12 meses. O número representa mais que o dobro dos 83 milhões de casos registados no mesmo período de 2020. Já as mortes pela doença em 2021 chegaram a 3,5 milhões, 84% a mais que os 1,9 milhão do ano de 2020. Porém, os números, embora ainda muito elevados, mostram um declínio na mortalidade do coronavírus, que passou de 2,2% em 2020 para 1,7% em 2021⁸.

Entretanto, em junho de 2021, o Parlamento Europeu aprova o certificado digital para a COVID-19, que tem como objetivo primordial facilitar a circulação das pessoas.

Os laboratórios já estão a desenvolver uma nova vacina que deverá estar pronta na Primavera de 2022, no entanto, garantem que apesar da menor eficácia contra a Ómicron, as atuais vacinas continuam a ter um efeito protetor. De acordo com a OMS, 2021 foi dedicado à vacinação do maior número possível de pessoas contra a COVID-19, com 9,15 mil milhões de vacinas administradas em todo o mundo, tendo 58% das pessoas recebido pelo menos uma dose, reduzindo substancialmente a mortalidade.

A crise provocada pela pandemia representou um enorme choque para a economia europeia e mundial. Os Estados-Membros da UE adotaram medidas orçamentais, medidas de apoio à liquidez e medidas políticas para reforçar a capacidade dos seus sistemas de saúde e prestar ajuda aos cidadãos e aos setores particularmente afetados.

Neste cenário, o sector da aviação foi um dos mais atingidos, com cancelamentos de voos e paralisação da atividade por encerramento de fronteiras e reclusão dos países, como forma de proteção contra a propagação da doença, com consequentes reembolsos a clientes e impactos na tesouraria das companhias aéreas sem precedentes.

O ano de 2020 foi considerado por muitos como uma catástrofe, tendo sido o impacto nas companhias aéreas europeias tremendo, representando uma média de quebra de tráfego de cerca de 66,8% em relação a 2019. Em 2021 esta quebra foi de cerca de 55,7% face a 2019⁹. A SATA não foi alheia a estes constrangimentos, contudo, em 2021 apresentou quebras significativamente menores quando comparado com o setor, -17% versus 2019.

As restrições impostas pelo Governo Português à entrada por via aérea em Portugal¹⁰ vieram limitar e criar fortes constrangimentos às viagens, tendo-se refletido em termos de tráfego aéreo. A ICAO prevê uma ligeira retoma do tráfego, estimando-se uma variação em 2022 face a 2019 na ordem entre os -31,4% e os -26%. Convém, no entanto, realçar as diferenças significativas entre os voos domésticos e os internacionais, com os últimos a sofrer mais com as incertezas provocadas pelas restrições e políticas aplicadas em cada território.

⁸ Cf. dados divulgados pela OMS.

⁹ Fonte: ICAO - Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis; Montréal, Canada, 12 janeiro 2022 - Economic Development – Air Transport Bureau

¹⁰ Cf. Resolução do Conselho de Ministros n.º 157/2021, de 27 de novembro (alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 2-A/2022, de 7 de janeiro), e com os Despachos n.º 11888-A/2021 e 11888-C/2021, ambos de 30 de novembro.

No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a Comissão Europeia (“CE”) aprovou, ao abrigo das regras da União Europeia (“UE”) em matéria de auxílios estatais, apoios à liquidez do Grupo SATA, a saber:

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de Euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores¹¹;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 12 milhões de Euros, a favor da SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus¹²;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários¹³;
- a 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros¹⁴.

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível garantir o cumprimento de todas as obrigações de serviço público, prestar serviços de interesse económico geral e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

No decorrer deste processo, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio à reestruturação, tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores, estariam em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, mais concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o Governo Regional dos Açores, constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão Europeia. No decorrer desta investigação, e considerando o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, o GRA decidiu, de forma voluntária, que a SATA Air Açores adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados. Tendo em conta a decisão do acionista único, foram devolvidos 72,6 milhões de Euros, por parte da SATA Air Açores e cerca de 815 milhares de Euros relativos a juros.

De realçar que o surto de coronavírus apenas veio agravar os constrangimentos já existentes na SATA, uma vez que a Grupo já se encontrava com dificuldades financeiras a 31 de dezembro de 2019, não sendo elegível para receber o apoio ao abrigo do quadro temporário relativo aos auxílios estatais da Comissão Europeia, tendo a Comissão Europeia avaliado a medida ao abrigo de outras regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, nomeadamente as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade de 2014.

¹¹ Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

¹² Cf. State aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal – COVID-19 – SATA Compensation of damages resulting from extraordinary events – esta decisão contempla, ainda, um valor adicional de Eur 8M para a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

¹³ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

¹⁴ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

O auxílio (auxílio de emergência) recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro através de financiamento com o aval do GRA. Findo este período, em 17 de fevereiro de 2021, foi notificado à Comissão Europeia um plano de reestruturação (“Plano de Reestruturação”)¹⁵ tendo imediatamente sido feita uma prorrogação do auxílio, por mais 7 meses. Uma vez que a SATA Air Açores em novembro de 2021 não tinha qualquer decisão da Comissão Europeia relativamente ao Plano de Reestruturação, foi feita nesta data nova prorrogação do auxílio.

No decorrer deste processo, e tal como referido acima, a Comissão Europeia autorizou a realização de um *Shareholder Loan*, por parte do GRA, no montante de 82,5 milhões de Euros, para substituição de auxílios concedidos.

Plano de Reestruturação

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e ~2.900 toneladas e >65% da carga aérea de ou para fora dos Açores¹⁶ é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores).

O Plano de Reestruturação apresentado à CE evidenciava a situação insustentável da subsidiária SATA Internacional no fecho de 2019 devido a 6 fatores principais:

- **Utilização reduzida da Frota: 40-50% abaixo benchmark block hours por avião**, evidenciando um plano de rede historicamente bastante dependente do tráfego sazonal e ausência de voos noturnos;
- **Disrupções operacionais: custos de ACMI e compensação de passageiros**. Os custos de compensação aumentaram de 1,5 milhões de Euros em 2015 para 4,5 milhões de Euros em 2019, devido a irregularidades, sendo que em 2018, o custo de ACMIs, para resolver disrupções, ascenderam a mais de 15 milhões de Euros;
- **Custos extra Manutenção: elevados custos não recorrentes e reservas**. A frota antiga precisou de forte manutenção corretiva com custos de cerca de 3,2 milhões de euros com reparações extra em 2019. Adicionalmente, existiu a necessidade de provisões superiores a 7,4 milhões de Euros em 2019;

15 A 17 de fevereiro a SATA entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação. A entrega do Plano de Reestruturação, prorrogou automaticamente a autorização de auxílio de emergência sob a forma de garantia de empréstimo, constante da decisão da Comissão Europeia de 18 de agosto de 2020, até à adoção pela Comissão Europeia de uma decisão definitiva sobre o Plano de Reestruturação, nos termos do parágrafo 55, d), ii) das Orientações da Comissão Europeia relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação.

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

- **Reestruturação da frota: custos adicionais com renovação da frota.** A entrega tardia de um A321 em 2019 gerou a necessidade de um ACMI extra, aumentando os custos. Por outro lado, atrasos na formação da tripulação para a nova frota resultaram em cancelamentos no pico de 2017;
- **Continente OSPs¹⁷: receita deprimida e custos extra dadas as imposições das OSPs.** As tarifas reguladas das OSPs limitam o potencial de receita. Adicionalmente, as limitações de horários prejudicam a otimização da rede, frota e tripulação. Em 2019, as 4 rotas resultaram num impacto negativo de 13 milhões de Euros na margem de EBIT.
- **Aumento da concorrência: pressão da liberalização do Mercado.**

No Plano de Reestruturação, por sua vez, foram definidos 5 pilares para garantir a eficiência de custos e agilidade do Grupo SATA, a saber:

- **Otimização da Rede**
 - Otimização das Obrigações de Serviço Público¹, melhorando os requisitos para a sustentabilidade financeira; e
 - Capacidade de foco em operações essenciais; melhorar a conectividade com os mercados relevantes.
- **Reestruturação da frota**
 - Otimização do custo pela incorporação de novos aviões com menores necessidades de manutenção e menor consumo de combustível como drivers chave de eficiência do Plano.
- **Eficiência operacional**
 - Promoção de iniciativas de eficiência operacional relativamente a combustível, *catering*, tripulação e distribuição.
- **Negociação com fornecedores**
 - Negociação dos principais contratos com fornecedores para obter melhores condições na crise atual.
- **Agilização do trabalho**
 - Implementação de medidas de produtividade para ajustar o trabalho às necessidades atuais do Grupo SATA

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

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

¹⁷ OSPs Nacionais (LIS-HOR, LIS-PIX, LIS-SMA, LIS-FNC)

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

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

A avaliação inicial, tendo como base a avaliação de 2021 como Ano 1 do Plano de Reestruturação 2021-2025, sugere claramente que os pressupostos de tráfego considerados são conservadores. Enquanto a procura de passageiros da IATA Internacional em 2021 ficou 75,5% abaixo dos níveis de 2019, para a SATA Azores Airlines, ficou apenas 31% abaixo dos níveis de 2019 (25% abaixo incluindo o tráfego inter-ilhas da Air Açores). Os números globais do ano compreendem dois períodos totalmente diferentes. No primeiro semestre de 2021, o volume de passageiros foi 58% inferior ao do mesmo período de 2019.

No segundo semestre de 2021, o volume de passageiros foi apenas 10% inferior ao de igual período de 2019. Em 2022, para a Azores Airlines e para a SATA Air Açores, o volume de passageiros projeta um aumento, quando comparado com 2019, mostrando uma recuperação antecipada relativamente aos níveis pré-pandemia quando comparados com a indústria.

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

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

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

O apoio do GRA aprovado pela Comissão Europeia ascende ao valor total de 453,25 milhões de Euros, detalhado conforme segue:

- 318,25 milhões de Euros a converter em capital próprio;
- 135 milhões de Euros de dívida bancária garantida pelo GRA até ao ano de 2028, caso aplicável.

Na presente data, do montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de Euros, encontra-se por receber o montante de 80,75 milhões de Euros, dos quais 18,75 milhões de Euros decorrem de assunção de dívida contraída pela SATA por parte do GRA no âmbito do Plano de Reestruturação em curso.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 15 de junho de 2022. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

1.1 Impacto Pandemia COVID-19

No atual contexto de emergência de saúde pública, em que a Organização Mundial de Saúde declarou a pandemia coronavírus (COVID-19), diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas, com impacto na mobilidade das populações e na economia em geral, o que resultou na imposição de restrições adicionais nos mercados onde a SATA opera.

Desta forma, a posição financeira consolidada da SATA e os resultados consolidados do exercício de 2021, foram impactados pelos efeitos da pandemia COVID-19.

1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

A crise pandémica impactou significativamente a *performance* do Grupo SATA no que respeita aos seus indicadores operacionais, tal como demonstrado na tabela abaixo. A variação ocorrida em termos de números de voos (aumento de 39,4% face a 2020 e diminuição de 9,1% face a 2019), tendo um impacto significativo no número de passageiros transportados (aumento de 92,4% face a 2020 e diminuição de 25,2% face a 2019). A capacidade, ASK, aumentou em linha de conta com o número de voos (aumento de 49,9% face a 2020 e diminuição de 28,2% face a 2019), tendo a procura em termos de tráfego de passageiros aumentado 99,6% face a 2020 e diminuído 40,6% face a 2019, traduzindo-se numa melhoria do *load factor* em 16 p.p. face a 2020, no entanto, pior 14 p.p. face a 2019.

De destacar que durante 2021 a SATA Air Açores conseguiu desempenhos ímpares, nomeadamente, no mês de agosto de 2021, a SATA Air Açores disponibilizou 124.900 lugares e transportou 109.164 passageiros, representando o número mais elevado de sempre de lugares utilizados num único mês, registando, nesse mês, um aumento de 3,2% no número de passageiros transportados, e um incremento idêntico no número de lugares oferecidos, face ao mês homólogo de 2019. Durante o segundo semestre de 2021 a SATA registou números mais elevados no transporte de passageiros, em diversos meses, quando comparado com os meses pré-pandemia de 2019.

O transporte de carga, por sua vez, teve um desempenho positivo de 0,5% face a 2020 e 22,9% face a 2019.

Evolução dos principais Indicadores Operacionais do Grupo

| | 2021 | 2020 | 2019 | Δ21/20 | | Δ21/19 | |
|--------------------|------------|------------|------------|------------|---------|--------------|----------|
| | | | | Valor | % | Valor | % |
| Nº Voos | 20.230 | 14.511 | 22.252 | 5.719 | 39,4% | (2.022) | -9,1% |
| Lugares Oferecidos | 1.928.710 | 1.326.052 | 2.199.616 | 602.658 | 45,4% | (270.906) | -12,3% |
| Passageiros | 1.281.552 | 665.937 | 1.712.673 | 615.615 | 92,4% | (431.121) | -25,2% |
| ASK (milhões)* | 1.983 | 1.323 | 2.760 | 660 | 49,9% | (777) | -28,2% |
| RPK (milhões)** | 1.313 | 658 | 2.210 | 655 | 99,6% | (897) | -40,6% |
| Load Factor (%) | 66% | 50% | 80% | - | 16 p.p. | - | -14 p.p. |
| Correio (Kg) | 981.499 | 926.765 | 1.182.431 | 54.734 | 5,9% | (200.932) | -17,0% |
| Carga (Kg) | 5.944.381 | 5.912.467 | 4.838.073 | 31.914 | 0,5% | 1.106.308 | 22,9% |
| Block Hour | 25.682 | 18.052 | 32.233 | 7.630 | 42,3% | (6.551) | -20,3% |
| Fuel Burn | 41.695.297 | 28.133.415 | 60.655.574 | 13.561.882 | 48,2% | (18.960.277) | -31,3% |

* Assentos-quilómetro oferecidos

** Assentos-quilómetro utilizados

1.1.2 Impacto nos indicadores financeiros

O detalhe da evolução dos principais indicadores financeiros em 2021 face a 2020 e 2019, encontra-se abaixo:

| Indicadores financeiros | 2021 | 2020 | 2019 | Δ21/20 | | Δ21/19 | |
|--|---------------|---------------|---------------|--------------|---------|---------------|---------|
| | | | | valor | % | valor | % |
| Dados da demonstração dos resultados | | | | | | | |
| Rendimento operacional | 186 212 367 | 118 470 484 | 233 104 857 | 67 741 883 | 57,2% | (46 892 490) | -20,1% |
| Receita de passageiros* | 120 646 595 | 62 396 428 | 179 850 588 | 58 250 167 | 93,4% | (59 203 993) | -32,9% |
| EBITDA | 5 701 594 | (30 086 487) | (6 944 219) | 35 788 080 | -119,0% | 12 645 813 | -182,1% |
| Margem EBITDA | 3% | -25% | -3% | - | 28 p.p. | - | 6 p.p. |
| Resultado operacional (EBIT) | (22 492 196) | (79 617 051) | (41 751 280) | 57 124 855 | -71,7% | 19 259 084 | -46,1% |
| EBIT margin | -12% | -67% | -18% | - | 55 p.p. | - | -6 p.p. |
| Dados da demonstração dos fluxos de caixa | | | | | | | |
| Fluxo das atividades operacionais | (5 299 356) | (33 682 502) | (7 052 829) | 28 383 146 | -84,3% | 1 753 473 | -24,9% |
| Fluxo das atividades de investimento | (11 594 635) | (5 353 247) | (1 913 074) | (6 241 388) | 116,6% | (9 681 561) | 506,1% |
| Fluxo das atividades de financiamento | 8 082 859 | 71 089 923 | 11 956 932 | (63 007 064) | -88,6% | (3 874 073) | -32,4% |
| Dados da posição financeira | | | | | | | |
| Total do ativo | 257 823 663 | 251 527 194 | 234 482 246 | 6 296 468 | 2,5% | 23 341 417 | 10,0% |
| Total do passivo | 698 058 444 | 635 775 906 | 464 769 847 | 62 282 538 | 9,8% | 233 288 597 | 50,2% |
| Total do capital próprio | (440 234 781) | (384 248 712) | (230 287 601) | (55 986 070) | 14,6% | (209 947 180) | 91,2% |

* Inclui Receita de passageiros e operação charter

O efeito financeiro no ano de 2021 foi impactado pela retoma gradual da atividade em resultado da pandemia COVID-19, verificando-se um aumento dos rendimentos operacionais de 57,2% face a 2020 e uma diminuição de 20,1% face a 2019, bem como um aumento das receitas de passageiros em 93,4% comparativamente a 2020 e uma redução de 32,9% quando comparado com 2019. O EBITDA registou uma melhoria de 35,8 milhões de Euros comparativamente a 2020 e 12,6 milhões de Euros em comparação com 2019, passando para 5,7 milhões de Euros em 2021. O resultado operacional, por sua vez, teve uma grande recuperação em 2021, passando de -41,8 milhões de Euros em 2019, para -22,5 milhões de Euros em 2021 (negativo em -79,6 milhões de Euros em 2020).

A variação verificada no passivo está diretamente relacionada com o aumento dos financiamentos obtidos, no âmbito do auxílio de Estado.

1.1.3 Impacto ambiental, social e de governança

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

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

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

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

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

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

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

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

Em termos de Governança “G” o Grupo SATA tem estado a adaptar as suas políticas, privilegiando a transparência e políticas de combate à corrupção, por forma a alinhar com as Diretivas da União Europeia.

1.1.4 Impacto nas principais estimativas

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

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

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

Provisões

A SATA mantém registadas provisões para diversas contingências (Nota 3.16), o Conselho de Administração procede à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas.

Em 2020 o Grupo registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades que o Grupo esperava incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Foi ainda registada uma responsabilidade com os acordos de saída antecipada sob forma de reforma antecipada e pré-reforma, assumindo assim um valor total de responsabilidades de cerca de 19,1 milhões de Euros, registado em gastos de reestruturação (Nota 30).

Em 2021, verificaram-se utilizações da provisão, bem como o reforço das responsabilidades com benefícios pós-emprego através da formalização de entradas no programa de pré-reformas. As responsabilidades presentes na posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2021, resultantes de medidas de reestruturação, totalizam cerca de 16,9 milhões de Euros (Notas 18 e 20).

Em 2021, foi registada uma redução da provisão para *redelivery* por contrapartida do respetivo ativo por direito de uso, para fazer face a encargos com o *phase-out* de equipamentos usados com obrigações contratuais, em 12,9 milhões de Euros, decorrente de revisões de estimativas resultantes de renegociações contratuais e novas informações sobre os prazos e custos associados ao processo de *phase-out* (Nota 18).

Perdas por imparidade de ativos não correntes – Frota aérea

Atendendo ao facto de o Plano de Reestruturação do Grupo SATA ter sido aprovado pela Comissão Europeia, o Grupo avaliou a recuperabilidade dos ativos por direito de uso decorrentes, essencialmente, de contratos de locação de aeronaves, tendo sido revertida uma imparidade no montante de 6,9 milhões de Euros. (Nota 6).

Importa referir que o valor recuperável dos referidos ativos foi apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da SATA, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. Consequentemente, e tendo em consideração o Plano de Reestruturação Aprovado, contendo um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e nível de atividade e performance operacional, que enquadram a conjuntura atual decorrente da incerteza associada à evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, o mesmo esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pela Administração da SATA em 31 de dezembro de 2021.

É entendimento do Conselho de Administração da SATA que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2021, encontra-se refletida nas projeções embutidas no teste de imparidade realizado.

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

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção, que são registadas como ativo, tendo resultado numa imparidade de 2,9 milhões de Euros (Nota 13).

Documentos pendentes de voo

A 31 de dezembro de 2021 e 2020 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados, ascendia a 27,1 milhões de Euros e 26,8 milhões de Euros, respetivamente.

Decorrente da redução da atividade após abril de 2020 e do cancelamento de voos impostos ao sector da aviação, foi decidido pela Administração, rever a política de utilização de documentos pendentes de voo, no que diz respeito à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher*.

Neste enquadramento, foi efetuada uma revisão aos critérios utilizados na estimativa de valorização dos documentos pendentes de voo, de acordo com a política acima mencionada, passando a ter em conta a utilização futura de *vouchers* de reembolso e a utilização futura de passagens.

1.1.5 Medidas mitigadoras do efeito da pandemia da COVID-19

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, e na mesma linha de ação seguida desde o início da pandemia COVID-19, a SATA adotou medidas de proteção de liquidez, nomeadamente suspensão ou adiamento de investimentos não críticos, renegociação de contratos e prazos de pagamento com fornecedores e *lessors*, corte de despesas acessórias e ajustamento do quadro de pessoal, bem como a manutenção do regime de *layoff*.

Fornecedores e *lessors*

A SATA tem levado a cabo um esforço de negociação com os seus fornecedores, procurando definir planos de pagamento a longo prazo da dívida vencida, por forma a não ter ainda mais constrangimentos de tesouraria.

No que diz respeito a contratos de *leasing* de aeronaves, a subsidiária SATA Internacional negociou com os *lessors*, com intuito de reduzir as rendas mensais dos equipamentos, obter períodos de carência no pagamento das rendas e negociar alargamento dos prazos contratuais. Em 31 de dezembro de 2021, o valor das rendas vencidas não pagas aos *lessors*, era de 4,5 milhões de Euros.

Lay-off e Complemento Regional Manutenção Contratos de Trabalho

Por forma a fazer face à crise originada pelo COVID-19, e proteger os postos de trabalho, a subsidiária SATA Internacional aderiu à medida de suspensão do contrato de trabalho (situação de *lay-off*), com início em dezembro de 2020 e termo em maio de 2021, para 32 trabalhadores.

Adicionalmente, por Resolução do Conselho do Governo n.º 80/2020 de 30 de março de 2020, foi aprovado o novo regulamento da medida extraordinária que cria o complemento regional ao apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial, regulado igualmente pelo Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março, medida à qual a SATA também aderiu.

A adesão às medidas acima referidas geraram poupanças de cerca de 276 milhares de Euros e de 653 milhares de Euros nos anos de 2021 e 2020, respetivamente.

Apoios Governamentais à Economia

Adicionalmente, a SATA aderiu a medidas de apoio à retoma económica, lançadas pelo Governo Português, nomeadamente: (i) ao regime excecional e temporário de cumprimento de obrigações fiscais e contribuições sociais, no âmbito da COVID-19, constante no Decreto-Lei 10-F/2020, de 26 de março, na sua redação atual; (ii) à aplicação do regime excecional e temporário de suspensão de prazos judiciais, administrativos e tributários, nos termos da Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, na sua redação atual, e (iii) ao regime excecional de proteção dos créditos das empresas, no âmbito da pandemia COVID-19, constantes do Decreto-Lei n.º 10-J/2020, de 26 de março, na sua redação atual.

Na sequência destes apoios, a SATA aderiu também ao programa Apoio Imediato à Liquidez (AIL), que resultou numa comparticipação de 16 milhares de Euros e de 78 milhares de Euros nos anos de 2021 e 2020, respetivamente.

Adicionalmente, a SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível garantir o cumprimento de todas as obrigações de serviço público, prestar serviços de interesse económico geral e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores (Ver Introdução).

1.1.6 Continuidade de operações

Os impactos do COVID-19 causaram uma deterioração significativa nas condições económicas e um aumento na incerteza económica de algumas empresas e setores. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia, contudo, graças à resposta política rápida e eficaz e ao sucesso do processo de vacinação a recuperação das economias, em particular da economia portuguesa, tem-se demonstrado positiva.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia é uma realidade, contudo, dado o avanço no processo de vacinação a nível mundial, os impactos esperados em termos das economias e das empresas são, agora, menos significativos. Após uma queda de 8,4% em 2020, o PIB português voltou a crescer 4,9% em 2021 e deverá crescer 5,8% em 2022. Para tal, muito contribui o facto de quase 90% da população portuguesa já estar completamente vacinada, a taxa mais elevada da OCDE.

Contudo, é importante realçar que a atividade económica em setores fundamentais da economia, como o turismo, os transportes e a hotelaria, continua muito aquém dos níveis anteriores à crise.

A atenção dada à vacina não se restringe à área da saúde e ao desejo das pessoas circularem novamente com segurança. A vacinação será uma das chaves para a recuperação da economia, após um 2020 que trouxe uma das piores crises globais em décadas. Nos últimos meses de 2020, a perspetiva de uma vacina, foi, inclusive, um dos principais impulsores das bolsas de valores pelo mundo, refletindo as expectativas positivas trazidas pela possibilidade de imunização da população.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil (“ICAO”), o impacto da pandemia de COVID-19 na Europa em 2021, resultou numa redução de 49% do tráfego aéreo no conjunto do ano face a 2019, equivalente a menos 2,2 mil milhões de passageiros. Espera-se que em 2022 este impacto seja menor, com uma redução de passageiros a rondar os 26% a 30%, representando cerca de 1,2 / 1,3 mil milhões de passageiros a menos.

Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, o Conselho de Administração considerou o Grupo SATA como um grupo em atividade, avaliando as previsões financeiras num horizonte de tempo de pelo menos um ano e analisando, em particular, a posição comercial do Grupo no contexto da atual pandemia COVID-19. O Grupo SATA procurou atuar de imediato em várias frentes por forma a minimizar o impacto da COVID-19, tendo avançado com inúmeras medidas, nomeadamente i) renegociação de contratos e prazos de pagamento, ii) suspensão e adiamento de investimentos não críticos, iii) corte de despesas, iv) suspensão da contratação de novos colaboradores, v) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre muitas outras.

Na sequência dos impactos originados pela pandemia COVID-19 no setor do transporte aéreo, em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do Tratado de Funcionamento da União Europeia em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air

Açores, por forma a que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Mais tarde, em abril de 2021 foi aprovada uma medida de apoio de 12 milhões de Euros, a favor do Grupo SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagens impostas devido à pandemia de coronavírus, e simultaneamente a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários. Em novembro de 2021 a CE aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros.

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

Importa, ainda referir, que no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, serão realizados aumentos de capital por parte do GRA, tendo o Grupo SATA autorização para levantar um empréstimo garantido pelo GRA.

Simultaneamente, e considerando o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, o Governo Regional dos Açores, na qualidade de acionista único da SATA Air Açores, decidiu, de forma voluntária, que a SATA Air Açores adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital previamente realizados, no montante de 72,6 milhões de Euros mais 815 milhares de Euros de juros. Esta devolução surge no seguimento de uma investigação, por parte da Comissão Europeia, para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estavam em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o GRA, constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão Europeia.

Quando o mundo começava a reerguer-se dos impactos provocados pelo COVID-19, inicia-se uma guerra na Ucrânia pela invasão militar por parte da Rússia, a 24 de fevereiro de 2022, considerada uma "catástrofe" para o mundo e que vai reduzir o crescimento económico global, tendo já consequências estimadas duradouras para a economia mundial. Alguns efeitos do conflito nas economias devem continuar mesmo com o seu fim, reduzindo o ritmo da atividade económica mundial. O mercado mais afetado, porém, tem sido o europeu, com previsão de queda de atividade e alta do desemprego, o que pode acabar por ter repercussões negativas na atividade económica global.

Outra consequência diretamente associada à guerra está relacionada com o aumento do preço das *commodities*. A Rússia e a Ucrânia são países relevantes na produção de grãos como soja, milho e trigo, e a economia russa é bastante ligada ao petróleo, gás natural e minerais como o alumínio. Especialmente problemático é o petróleo, principalmente quando estamos a olhar para os indicadores financeiros de uma companhia aérea, cujo barril de *Brent* passou da casa dos 90 US\$ para os 120 US\$.

Com muitos países já com níveis de inflação elevados e uma economia em dificuldades, fruto dos dois anos de COVID-19, esta alta piorou ainda mais as condições da economia global, forçando os países a aumentarem os juros para combater a inflação, às custas de uma redução da atividade económica.

A Europa, altamente dependente do gás russo para energia e aquecimento, vê os preços a aumentar substancialmente, piorando o cenário inflacionário do continente e gerando um desafio para o Banco Central Europeu (BCE) de conter a inflação, mas evitar recessão.

O orçamento de 2022, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego. Contudo, 2022 será um ano de desafios a nível dos custos, resultado do acima exposto. Comparando com 2019, antecipa-se um aumento em termos do número de passageiros.

As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pela Administração de modo a monitorizarem as necessidades de liquidez, sendo revista regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da sua atividade e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como preço de combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de dívidas, limitações à mobilidade de pessoas, entre outros.

Mais recentemente, em março de 2022, outro fator com potencial impacto na atividade do Grupo SATA diz respeito à crise sismovulcânica verificada na Ilha de São Jorge, ilha do Grupo Central, tendo sido declarada a situação de alerta. A interdição e evacuação de populações está a decorrer. A atividade sísmica na ilha de São Jorge continua acima do normal, tendo o Centro de Informação e Vigilância Sismovulcânica dos Açores elevado o nível de alerta vulcânico na ilha de São Jorge para V4 (de um total de cinco), o que significa possibilidade real de erupção.

A verificar-se este cenário, a atividade da SATA Air Açores e da própria SATA Internacional poderá ficar comprometida, uma vez que, tal como já aconteceu no passado noutras situações (ex.: vulcão do glaciar Eyjafjallajokull, no sul da Islândia), as nuvens de cinzas expelidas pelo vulcão podem obrigar ao encerramento de espaço aéreo e aeroportos, pelo menos no Grupo Central, que é constituído por cinco ilhas - Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, levando ao cancelamento de alguns voos para estas ilhas.

O risco que uma situação destas representa para o transporte aéreo prende-se com a forma como afeta a visibilidade e a possibilidade de partículas microscópicas serem sugadas para os reatores dos aviões e provocar avarias.

A verificar-se este cenário de erupção vulcânica estima-se um impacto significativo no setor turístico da ilha / ilhas do Grupo Central, com abrandamento da atividade do Grupo SATA, gerando eventualmente a necessidade de reprogramação e desvio de voos para outras ilhas. Daqui resultará um decréscimo exponencial do número de visitantes, afetando diretamente empresas e economia dependentes da receita gerada pelo turismo.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, e (ii) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Tendo em consideração a situação atual em que a SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da concretização dos aumentos de capital definidos no Plano de Reestruturação, (ii) da obtenção do financiamento garantido pelo GRA, (iii) da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação aprovado, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, (iv) da evolução da guerra despoletada pela invasão da Rússia à Ucrânia e (v) da evolução da atividade sismovulcânica na Ilha de São Jorge.

Atendendo aos potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos

financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se mantenham difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à COVID-19 e à guerra na Ucrânia, a evolução da receita, que se estima ser superior ao período pré-pandemia, poderá ser em parte compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, apesar do agravamento severo do custo do *fuel*, por forma a que o EBITDA melhore.

Contudo, num contexto de incerteza significativa associada, à COVID-19, à guerra e à atividade sísmovulcânica, o Conselho de Administração considera, que existem cenários pessimistas que podem criar dúvidas sobre a capacidade do Grupo conseguir alcançar os resultados estimados em 2022, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção ou mesmo reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, bem como se a guerra na Ucrânia for de longa duração, impactando significativamente os preços das *commodities*. A atividade sísmovulcânica na Ilha de São Jorge poderá também impactar em termos do turismo e número de voos realizados.

Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, a SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando a injeção de capital no Grupo SATA, não vê o Conselho de Administração preocupação no normal funcionamento da sua operação e no reembolso das suas dívidas, quer a fornecedores quer à banca, pelo que a continuidade das operações e liquidez do Grupo se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

O Conselho de Administração não considera igualmente que esses cenários pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade do negócio.

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas pelo Grupo SATA de acordo com as - *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia (“IFRS”), emitidas e revisadas pelo IASB - *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* (“IFRIC”) ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* (“SIC”), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2020.

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

A preparação das demonstrações financeiras consolidadas em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas

contabilísticas a adotar pelo Grupo, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

A situação pandémica que se vive mundialmente e a incapacidade generalizada de efetuar previsões rigorosas sobre o futuro das operações, veio trazer algum adicional de incerteza, bem como um nível adicional de prudência nas estimativas utilizadas para preparação das demonstrações financeiras consolidadas (ver Nota 1.1.4). As estimativas constantes das presentes demonstrações refletem a melhor e mais precisa informação à data da sua contabilização que a SATA dispunha, no entanto, e atendendo a toda a conjuntura que se vive, interna e externamente, estas estimativas de eventos, ações e resultados poderão vir a ser divergentes quando comparadas com os eventos, ações e resultados reais. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para a análise das demonstrações financeiras consolidadas, 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 obrigatória em 31 de dezembro de 2021

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2021, são como segue:

1. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2021, ainda não endossadas pela EU:

| Descrição | Alteração | Data efetiva* |
|--|---|----------------------|
| IFRS 16 – Bonificações de rendas relacionadas com a COVID-19 | Aplicação de isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionados com a COVID-19, como modificações | 1 de junho de 2020 |
| IFRS 4 - diferimento da aplicação da IFRS 9 | Fim do diferimento do início da aplicação da IFRS 9 para as entidades com atividade seguradora, adiado para 1 de janeiro de 2023 | 1 de janeiro de 2021 |
| IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS4 e IFRS 16- Retoma das taxas de juro de referência - fase 2 | Isenções adicionais relacionadas com os impactos de reforma das taxas de juro referência ("IBOR"), e especialmente a substituição de uma taxa de juro de referência por outra alternativa nos instrumentos financeiros negociados | 1 de janeiro de 2021 |

* Exercícios iniciados em ou após

2. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2022, já endossadas pela EU

| Descrição | Alteração | Data efetiva* |
|---|--|----------------------|
| IAS 1 – Divulgação de políticas contabilísticas | Requisito de divulgação de políticas contabilísticas materiais, em detrimento de políticas contabilísticas significativas | 1 de janeiro de 2023 |
| IAS 8 – Divulgação de estimativas contabilísticas | Definição de estimativa contabilística. Clarificação quanto à distinção entre alterações de políticas contabilísticas e alterações de estimativas contabilísticas | 1 de janeiro de 2023 |
| IAS 16 – Rendimentos obtidos antes da entrada em funcionamento | Proibição da dedução do rendimento obtido com a venda de itens produzidos durante a fase de testes, ao custo de aquisição dos ativos tangíveis | 1 de janeiro de 2022 |
| IAS 37 – Contratos onerosos – custos de cumprir com um contrato | Clarificação sobre a natureza dos gastos a considerar para determinar se um contrato se tornou oneroso | 1 de janeiro de 2022 |
| IFRS 3 – Referências à Estrutura conceptual | Atualização às referências para a Estrutura Conceptual e clarificação sobre o registo de provisões e passivos contingentes no âmbito de uma concentração de atividades empresariais | 1 de janeiro de 2022 |
| IFRS 16 – Bonificações de rendas relacionadas com o COVID-19 após 30 de junho de 2021 | Extensão do período de aplicação da isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionadas com a COVID-19, como modificações, até 30 de junho de 2022 | 1 de abril de 2022 |
| 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 2023 |
| IFRS 17 – Contratos de seguro (alterações) | Inclusão de alterações à IFRS 17 em áreas como: i) âmbito de aplicação; ii) nível de agregação dos contratos de seguros; iii) reconhecimento; iv) mensuração; v) modificação e desreconhecimento; vi) apresentação da Demonstração da posição financeira; vii) reconhecimento e mensuração da Demonstração dos resultados; e viii) divulgações | 1 de janeiro de 2023 |
| Ciclo de Melhorias 2018 – 2020 | Alterações específicas e pontuais à IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 41 | 1 de janeiro de 2022 |

* Exercícios iniciados em ou após

3. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, após 1 de janeiro de 2022, ainda não endossadas pela EU

| Descrição | Alteração | Data efetiva* |
|--|--|----------------------|
| Normas: | | |
| IAS 1 -Apresentação das demonstrações financeiras- Classificação de passivos | Classificação de um passivo como corrente ou não corrente, em função do direito que uma entidade tem de diferir o seu pagamento. Nova definição de "liquidação" de um passivo | 1 de janeiro de 2023 |
| IAS 12 – Imposto diferido relacionado com ativos e passivos associados a uma única transação | Exigência de reconhecimento de imposto diferido sobre o registo de ativos sob direito de uso/ passivo da locação e provisões para desmantelamento / ativo relacionado, quando o seu reconhecimento inicial dê lugar a valores iguais de diferenças temporárias tributáveis e diferenças temporárias dedutíveis, por não serem relevantes para efeitos fiscais | 1 de janeiro de 2023 |
| IFRS 17 – Aplicação inicial da IFRS 17 e IFRS 9 – Informação Comparativa | Esta alteração permite evitar desfasamentos contabilísticos temporários entre ativos financeiros e passivos de contratos de seguro na informação comparativa apresentada, na aplicação da IFRS 17 pela primeira vez. Esta alteração permite a aplicação de um "overlay" na classificação de um ativo financeiro para o qual a entidade não atualize as informações comparativas do IFRS 9. | 1 de janeiro de 2023 |

* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2021, não impactaram as demonstrações financeiras consolidadas do Grupo do exercício findo em 31 de dezembro de 2021. Relativamente às normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras consolidadas do Grupo.

No que se refere à reforma das taxas de juro de referência, uma vez que os instrumentos financeiros detidos pela SATA estão expostos apenas à Euribor, e como esta taxa de juro de referência foi reestruturada em 2019 para se equiparar a uma taxa de juro sem risco, não se prevendo a sua substituição nos próximos exercícios, não existem impactos a considerar na mensuração e classificação dos instrumentos financeiros.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras consolidadas

As demonstrações financeiras consolidadas de 31 de dezembro de 2020, apresentadas para efeitos de comparabilidade, foram reexpressas, na sequência da anulação dos ativos por impostos diferidos referentes a prejuízos fiscais.

O Conselho de Administração procedeu à anulação dos ativos por impostos diferidos associados a prejuízos fiscais reportados no montante de 15 milhões de Euros, pelo facto das empresas do Grupo não possuírem um histórico de lucros fiscais, conforme requerido pelo parágrafo 35 da IAS 12 - Imposto sobre o rendimento. Como a verificação desta condição remonta à data do reconhecimento pela primeira vez de ativos por impostos por diferidos associados a prejuízos fiscais reportados, em 2019, a anulação foi registada como a correção de um erro de exercícios anteriores.

Os ajustamentos na demonstração da posição financeira consolidada resultantes da correção deste erro, detalham-se abaixo, tendo-se procedido à reexpressão da referida demonstração:

| | Nota | 01 de janeiro de 2020 | | 31 de dezembro de 2020 | | | |
|--|------|-----------------------|---------------------|---------------------------|----------------------|---------------------|---------------------------|
| | | 01-jan-2020 | Ajustamentos | 01-jan-2020 reexpresso | 31-dez-2020 | Ajustamentos | 31-dez-2020 reexpresso |
| Ativo | | | | | | | |
| Não corrente | | | | | | | |
| Ativos fixos tangíveis | 6 | 96.991.863 | - | 96.991.863 | 139.293.748 | - | 139.293.748 |
| Ativos intangíveis | 7 | 66.292 | - | 66.292 | 30.775 | - | 30.775 |
| Investimentos financeiros | 8 | 55.461 | - | 55.461 | 55.461 | - | 55.461 |
| Ativos por impostos diferidos | 9 | 15.947.039 | (14.960.508) | 986.531 | 15.892.092 | (14.960.508) | 931.584 |
| Clientes | 11 | 1.243.833 | - | 1.243.833 | 4.881.970 | - | 4.881.970 |
| Outras contas a receber | 13 | 6.708.944 | - | 6.708.944 | 7.425.254 | - | 7.425.254 |
| | | 121.013.432 | (14.960.508) | 106.052.924 | 167.579.300 | (14.960.508) | 152.618.792 |
| Corrente | | | | | | | |
| Inventários | 10 | 2.344.526 | - | 2.344.526 | 2.423.082 | - | 2.423.082 |
| Clientes | 11 | 7.279.079 | - | 7.279.079 | 11.308.420 | - | 11.308.420 |
| Outras contas a receber | 13 | 91.759.710 | - | 91.759.710 | 41.609.220 | - | 41.609.220 |
| Imposto sobre o rendimento a receber | 12 | 221.161 | - | 221.161 | 217.296 | - | 217.296 |
| Outros ativos correntes | 14 | 5.126.004 | - | 5.126.004 | 4.625.460 | - | 4.625.460 |
| Caixa e equivalentes de caixa | 15 | 6.738.334 | - | 6.738.334 | 38.724.925 | - | 38.724.925 |
| | | 113.468.814 | - | 113.468.814 | 98.908.402 | - | 98.908.402 |
| Total do Ativo | | 234.482.246 | (14.960.508) | 219.521.738 | 266.487.702 | (14.960.508) | 251.527.194 |
| Capital Próprio | | | | | | | |
| Capital social | 16 | 65.390.235 | - | 65.390.235 | 16.809.500 | - | 16.809.500 |
| Reservas legais | 17 | 1.396.612 | - | 1.396.612 | 1.495.597 | - | 1.495.597 |
| Outras reservas | | 3.318.091 | - | 3.318.091 | 3.318.091 | - | 3.318.091 |
| Reservas de conversão cambial | 17 | 276.647 | - | 276.647 | 96.695 | - | 96.695 |
| Reservas de justo valor | | (232) | - | (232) | (232) | - | (232) |
| Resultados acumulados | | (247.237.380) | (14.960.508) | (262.197.888) | (302.995.743) | (14.960.508) | (317.956.251) |
| Resultado líquido do exercício | | (53.431.574) | - | (53.431.574) | (88.012.112) | - | (88.012.112) |
| Total Capital Próprio | | (230.287.601) | (14.960.508) | (245.248.109) | (369.288.204) | (14.960.508) | (384.248.712) |
| Passivo | | | | | | | |
| Não corrente | | | | | | | |
| Provisões | 18 | 38.153.165 | - | 38.153.165 | 40.950.976 | - | 40.950.976 |
| Empréstimos obtidos | 19 | 103.260.491 | - | 103.260.491 | 99.198.126 | - | 99.198.126 |
| Passivos com obrigações contratuais | 19 | 71.216.387 | - | 71.216.387 | 103.209.451 | - | 103.209.451 |
| Obrigações de benefícios de reforma e outros | 20 | 6.818.180 | - | 6.818.180 | 20.893.376 | - | 20.893.376 |
| Passivos por impostos diferidos | 9 | 120.515 | - | 120.515 | 67.783 | - | 67.783 |
| | | 219.568.738 | - | 219.568.738 | 264.319.712 | - | 264.319.712 |
| Corrente | | | | | | | |
| Empréstimos obtidos | 19 | 111.395.743 | - | 111.395.743 | 172.278.015 | - | 172.278.015 |
| Passivos com obrigações contratuais | 19 | 28.588.875 | - | 28.588.875 | 23.475.983 | - | 23.475.983 |
| Fornecedores | 21 | 47.460.667 | - | 47.460.667 | 47.252.149 | - | 47.252.149 |
| Outras contas a pagar | 23 | 24.768.083 | - | 24.768.083 | 96.293.429 | - | 96.293.429 |
| Imposto sobre o rendimento a pagar | 12 | 145.035 | - | 145.035 | 872 | - | 872 |
| Outros passivos correntes | 24 | 11.013.277 | - | 11.013.277 | 5.326.603 | - | 5.326.603 |
| Documentos pendentes de voo | 22 | 21.829.429 | - | 21.829.429 | 26.829.143 | - | 26.829.143 |
| | | 245.201.109 | - | 245.201.109 | 371.456.194 | - | 371.456.194 |
| Total Passivo | | 464.769.847 | - | 464.769.847 | 635.775.906 | - | 635.775.906 |
| Total do Capital Próprio e Passivo | | 234.482.246 | (14.960.508) | 219.521.738 | 266.487.702 | (14.960.508) | 251.527.194 |

3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1 Consolidação

Subsidiárias são todas as entidades (incluindo as entidades estruturadas) sobre as quais o Grupo tem controlo. O Grupo controla uma Entidade quando está exposto a, ou tem direitos sobre os retornos variáveis do seu envolvimento com a Entidade, e tem a capacidade de afetar esses retornos através do seu poder exercido sobre a Entidade. As subsidiárias são consolidadas a partir da data em que o controlo é transferido para o Grupo, sendo excluídas da consolidação a partir da data em que esse controlo cessa. As entidades que se qualificam como subsidiárias encontram-se listadas na Nota 37.

A aquisição de subsidiárias é registada pelo método de compra. O custo de uma aquisição é mensurado pelo justo valor dos bens entregues, instrumentos de capital emitidos e passivos incorridos ou assumidos na data de aquisição. Os ativos identificáveis adquiridos e os passivos e passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial, são mensurados inicialmente ao justo valor na data de aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor da participação do Grupo nos ativos identificáveis adquiridos é registado como *goodwill*. Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor dos ativos líquidos da subsidiária adquirida, a diferença é reconhecida diretamente na demonstração de resultados consolidados.

Os custos diretamente atribuíveis à aquisição são registados diretamente em resultados do exercício.

Quando à data de aquisição do controlo o Grupo já detém uma participação adquirida previamente, o justo valor dessa participação concorre para a determinação do *goodwill* ou *badwill*.

Quando a aquisição do controlo é efetuada em percentagem inferior a 100%, na aplicação do método da compra, os interesses não controlados podem ser mensurados ao justo valor, ou na proporção do justo valor dos ativos e passivos adquiridos, sendo essa opção definida em cada transação.

Transações subsequentes de alienação ou aquisição de participações a interesses não controlados, que não implicam alteração do controlo, não resultam no reconhecimento de ganhos, perdas ou *goodwill*, sendo qualquer diferença apurada entre o valor da transação e o valor contabilístico da participação transacionada, reconhecida no capital próprio.

Transações, saldos e ganhos não realizados em transações com empresas do grupo são eliminados. Perdas não realizadas são também eliminadas, mas consideradas como um indicador de imparidade para o ativo transferido.

As políticas contabilísticas das subsidiárias são alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir, que as mesmas são aplicadas de forma consistente por todas as empresas do Grupo.

3.2 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

iii) Empresas do Grupo

Os resultados e a posição financeira de todas as entidades do Grupo, que possuam uma moeda funcional diferente da sua moeda de relato, são convertidos para a moeda de relato como segue:

- i) Os ativos e passivos de cada posição financeira são convertidos à taxa de câmbio em vigor na data das demonstrações financeiras consolidadas. As diferenças de câmbio, resultantes desta conversão, são reconhecidas como componente separada no capital próprio, na rubrica reservas de conversão cambial.
- ii) Os rendimentos e os gastos de cada demonstração de resultados são convertidos pela taxa de câmbio média do exercício de reporte, a não ser que a taxa média não seja uma aproximação razoável do efeito cumulativo das taxas em vigor nas datas das transações. Neste caso, os rendimentos e os gastos são convertidos pelas taxas de câmbio em vigor nas datas das transações.

iv) Cotações utilizadas

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

| Moeda | Câmbio final do exercício | |
|-------|---------------------------|--------|
| | 2021 | 2020 |
| USD | 0,8829 | 0,8149 |
| GBP | 1,1901 | 1,1123 |
| CAD | 0,6948 | 0,6397 |

Fonte: Banco de Portugal

3.3 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

da anterior grande manutenção serão desreconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados consolidados do exercício.

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

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

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

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

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.18.

3.4 Ativos Intangíveis

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

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

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

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

3.5 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

A reversão das perdas por imparidade é reconhecida, na demonstração de resultados consolidados, 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 amortização ou depreciação) caso a perda por imparidade não tivesse sido registada em exercícios anteriores.

3.6 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

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 de resultados consolidados. Quando o ativo financeiro é desreconhecido, o ganho ou perda acumulado em outro rendimento integral é reclassificado para resultado do período.

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

Instrumentos de capital próprio

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

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

Imparidade de ativos financeiros

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

Outras contas a receber

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.7 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.8 Inventários

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

O custo de aquisição refere-se a todos os custos de compra e outros custos diretos incorridos para colocar os inventários no seu local e na sua condição atual. Por outro lado, o valor realizável líquido é o

preço de venda estimado no decurso ordinário da atividade empresarial menos os custos estimados de acabamento e os custos estimados necessários para efetuar a venda.

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

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

3.9 Clientes e Outras contas a receber

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

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

3.10 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.11 Capital social

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

3.12 Empréstimos obtidos

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

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

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

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

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

3.13 Outras contas a pagar

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

3.14 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.15 Benefícios aos empregados

O Grupo concede complementos de pensões de reforma (doravante designado por plano de pensões).

➤ Plano de Benefícios Definidos

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

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

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

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

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

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

➤ **Planos de contribuição definida**

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos admitidos após 31 de dezembro de 2003 no caso da SATA Air Açores e para a totalidade dos pilotos no caso da subsidiária SATA Internacional, e prevê uma contribuição base de 6% por parte do Grupo e 1,5% por parte do colaborador. O plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

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

As contribuições efetuadas são registadas como gasto com o pessoal na demonstração de resultados consolidados (Ver Nota 20 e 30).

➤ **Benefícios de cessação de emprego**

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

➤ **Benefícios pós emprego**

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

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

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma dos colaboradores afetos à SATA Air Açores é calculado com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos.

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

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

3.16 Provisões

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

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

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

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

Redelivery

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

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

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

3.17 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.18 Locações

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

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

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

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

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

- Pagamentos de penalidades de cancelamento antecipado do contrato de locação, se o prazo do contrato refletir o exercício de uma opção para rescindir antecipadamente o contrato.

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. O Grupo realizou modificações contratuais no ano de 2020 e 2021 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves. Ver impactos das referidas alterações na Nota 1.1.4.

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

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

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

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

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

3.19 Especialização dos exercícios

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

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

3.20 Rédito

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

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

No momento da venda de um bilhete, o Grupo considera que tem uma obrigação de desempenho separada correspondente aos pontos do programa SATA Imagine atribuídos. Com base no histórico do número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas no final de cada exercício e na valorização unitária atribuída, o Grupo procede ao reconhecimento do diferimento do rédito estimado com a correspondente atribuição das milhas. A valorização das milhas é determinada usando o “*stand-alone price*”, que se baseia no valor médio equivalente do bilhete considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses. O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

Assistência prestada a terceiros

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

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

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

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

3.21 Concessão de serviço público aeroportuário

Conforme indicado na nota introdutória, o Grupo tem a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, inicialmente por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho de 2005, renovado por mais 5 anos com efeitos a 2 de julho de 2015, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores. Com a celebração do referido contrato de concessão, não foram transferidos os ativos construídos pela concedente (no caso concreto a Região Autónoma dos Açores) à SATA Gestão de Aeródromos, ficando esta, apenas, com a responsabilidade da sua manutenção e exploração, e realização de obras por conta da concedente (as quais apenas são relevadas contabilisticamente, através de uma conta a receber, pois com o termo da concessão, tais

obras revertem para a concedente). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. Atualmente a SATA Gestão de Aeródromos está na segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020.

O Grupo adota a IFRIC 12 - Acordos de Concessão de Serviços (“IFRIC 12”) para a concessão anteriormente referida.

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infraestruturas:

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

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

- i) A concessão é exercida em regime de serviço público, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e Aerogare das Flores;
- ii) As receitas da concessionária (taxas) são fixadas pelo membro do Governo Regional (concedente), após despacho favorável do membro do Governo Regional;
- iii) A extinção da concessão opera a reversão para a concedente de todos os bens do domínio público e dos demais, ainda que custeados pela concessionária, não podendo esta invocar direito de retenção ou reclamar indemnização; e
- iv) É da responsabilidade da concessionária os encargos com as obras de conservação/ manutenção/ reparação ordinárias dos edifícios e equipamentos, bem como a aquisição de novos equipamentos e outros meios necessários ao normal funcionamento e desenvolvimento dos aeródromos concessionados.

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

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

A demonstração dos fluxos de caixa consolidados é preparada de acordo com a IAS 7, através do método direto. O Grupo classifica na rubrica de caixa e equivalentes de caixa os ativos com maturidade

inferior a três meses, e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante. Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa consolidados, a rubrica de caixa e seus equivalentes compreende, também, os descobertos bancários incluídos na demonstração da posição financeira consolidada na rubrica de empréstimos obtidos.

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

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

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos intangíveis e tangíveis.

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

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

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

3.23 Eventos subsequentes

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

Durante o exercício de 2021, a pandemia COVID-19 teve efeitos significativos na posição económica e financeira do Grupo, tendo ainda sido afetados de forma relevante os riscos financeiros a que o Grupo se encontra sujeita no desenvolvimento da sua atividade, bem como a gestão dos mesmos.

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional do Grupo SATA é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos sendo que se encontra exposto ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente as exposições denominadas em dólares canadianos e americanos. Adicionalmente, no setor em que a SATA opera, uma parte significativa encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jetfuel*, locações e manutenções de aeronaves.

A instabilidade económica resultante da situação da pandemia COVID-19, teve impacto na volatilidade nos mercados cambiais. Esta situação poderá ter impactos relevantes na mensuração dos ativos e passivos da SATA e afetar significativamente os recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

Em 2021 foram registadas perdas cambiais líquidas de 5,5 milhões de Euros, incluindo o efeito negativo relativo ao impacto nos passivos por obrigações contratuais no montante de 6,5 milhões de Euros.

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

As estratégias de gestão do risco cambial do Grupo podem envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, no entanto, e tendo em consideração a situação financeira da SATA à data, o Grupo não sentiu necessidade de recorrer a este tipo de instrumentos financeiros. Para mitigar o risco de exposição da SATA nas operações em USD, a SATA negociou a partir de julho de 2021 *forwards* com câmbio fixo, tendo conseguido garantir uma cobertura de 58% das operações, tendo conseguido uma taxa média acima do par, para o período negociado.

A exposição do Grupo ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2021 e 2020, com base nos valores da posição financeira consolidada, dos ativos e passivos financeiros do Grupo, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

| | 2021 | | | |
|-------------------------------------|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| | USD | CAD | OUTRAS | TOTAL |
| ATIVOS | | | | |
| Caixa e equivalentes de caixa | 5.887.969 | 2.075.658 | 177.619 | 8.141.246 |
| Outros ativos correntes | 244.208 | - | - | 244.208 |
| Clientes | 4.985.872 | 4.984.678 | 2.187.687 | 12.158.237 |
| Outras contas a receber | 15.477.373 | 334.747 | 6.257 | 15.818.377 |
| | 26.595.422 | 7.395.083 | 2.371.563 | 36.362.068 |
| PASSIVOS | | | | |
| Passivos com obrigações contratuais | 107.041.214 | - | - | 107.041.214 |
| Fornecedores | 13.678.862 | 124.665 | 22.985 | 13.826.512 |
| Outras contas a pagar | 4.481.117 | - | - | 4.481.117 |
| Provisões | 10.375.437 | 6.750.000 | - | 17.125.437 |
| | 135.576.630 | 6.874.665 | 22.985 | 142.474.280 |
| | 2020 | | | |
| | USD | CAD | OUTRAS | TOTAL |
| ATIVOS | | | | |
| Caixa e equivalentes de caixa | 1 733 200 | 1 534 764 | 225 275 | 3 493 240 |
| Clientes | 6 621 065 | 1 083 646 | 15 122 | 7 719 833 |
| Outras contas a receber | 11 513 465 | 289 203 | - | 11 802 668 |
| | 19 867 730 | 2 907 613 | 240 397 | 23 015 741 |
| PASSIVOS | | | | |
| Passivos com obrigações contratuais | 88 198 878 | - | - | 88 198 878 |
| Fornecedores | 12 854 954 | 188 634 | 76 554 | 13 120 142 |
| Outras contas a pagar | 3 285 915 | 232 992 | - | 3 518 907 |
| Provisões | 23 824 280 | 6 750 000 | - | 30 574 280 |
| | 128 164 027 | 7 171 626 | 76 554 | 135 412 207 |

Em 31 de dezembro de 2021, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de 10,6 milhões de Euros (2020: 11,2 milhões de Euros).

ii. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2021 ou 2020, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de parte substancial das receitas do Grupo ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

Do valor total de contas a receber de clientes, os saldos das companhias de aviação e de agências de viagens, são regularizados, principalmente, através dos sistemas IATA *Billing and Settlement Plan* ("BSP") e IATA *Clearing House* ("ICH"), o que minimiza, substancialmente, o risco de crédito do Grupo,

pois trata-se de um sistema de cobrança integrado, com calendário próprio e controlado pela IATA que reporta a todos os inscritos e penaliza os incumprimentos.

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

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

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

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 pelo controlo mais rigoroso das contas a receber.

Em resultado do contexto de pandemia, e face às dificuldades de liquidez de todas as empresas provocadas pela disrupção da situação pandémica, o Governo da República aprovou várias medidas de auxílio à liquidez das empresas, entre elas a possibilidade de adesão a moratórias bancárias de capital, juros e encargos, como fosse opção do Grupo, de forma a minimizar o *cash-flow out* das empresas enquanto durasse o contexto de paralisação da atividade. O Grupo SATA aderiu ao regime das moratórias para todos os financiamentos a médio longo prazo, cobrindo assim cerca de 54% da dívida à data da entrada em vigor do regime. No decorrer do ano de 2021 a SATA aderiu às várias extensões de prazo das moratórias, inclusive a maturidade adicional de 12 meses permitida a entidades em determinado setor de atividade, aplicável à SATA.

Adicionalmente, e no seguimento dos constrangimentos enfrentados, a CE aprovou, ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais, apoios à liquidez do Grupo SATA, a saber:

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de Euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores;

- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 12 milhões de Euros, a favor da SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus;

- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários;

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente desde o início da pandemia de COVID-19, através de um acompanhamento rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.1.6.

A tabela seguinte analisa os passivos financeiros do Grupo pelo líquido, por grupos de maturidade relevantes, tendo por base o período remanescente até à maturidade contratual, à data do relato financeiro. Os montantes que constam da tabela são *cash-flows* contratuais não descontados:

| | Menos de 1 ano | Entre 2 a 5 anos | Mais de 5 anos |
|---|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| 31 de dezembro de 2021 | | | |
| Empréstimos obtidos: | | | |
| - empréstimos bancários | 227.315.359 | 51.076.879 | 68.524.300 |
| Passivos com obrigações contratuais | 27.216.998 | 98.163.771 | 47.857.030 |
| Fornecedores | 42.470.144 | - | - |
| Outras contas a pagar e outros passivos correntes | 112.943.833 | - | - |
| | 409.946.334 | 149.240.650 | 116.381.330 |
| | | | |
| | Menos de 1 ano | Entre 2 a 5 anos | Mais de 5 anos |
| 31 de dezembro de 2020 | | | |
| Empréstimos obtidos: | | | |
| - empréstimos bancários | 179.564.755 | 47.618.227 | 70.286.450 |
| Passivos com obrigações contratuais | 30.433.804 | 101.992.406 | 45.265.262 |
| Fornecedores | 47.252.149 | - | - |
| Outras contas a pagar e outros passivos correntes | 98.394.638 | - | - |
| | 355.645.346 | 149.610.633 | 115.551.712 |

iv. Risco de Inflação

A alta na inflação está a ser mais persistente do que inicialmente se pensava. Verificaram-se dois picos na Zona Euro e nos Estados Unidos bastante fortes e para já não se vê uma inversão dessa tendência. Os fatores que podem justificar esta subida são, por um lado a disrupção entre a oferta e a procura, porque tem existido grande procura mas as empresas não têm tido o nível de stocks com capacidade de abastecer toda a procura, por outro lado, o facto de se ter partido de uma baixa acentuada, provocada pela paragem na economia mundial no ano anterior, e se ter tido um aumento drástico dos preços quer na energia tanto no gás natural como no petróleo, quer nos transportes.

Tudo aponta para uma normalização da inflação no próximo ano, mas a inflação pode pressionar os bancos centrais e provocar alterações nas taxas de juro.

A Reserva Federal (“FED”) já iniciou a sua retirada de estímulos, mas dissociada de uma mexida nas taxas de juro. Por sua vez o BCE abrandou o programa de compras de emergência pandémico, sendo que continua com outros programas de estímulos como o programa de compra de ativos (programa que vai continuar enquanto for necessário, uma vez que a Europa continua muito endividada e é importante que o BCE continue a dar suporte).

De acordo com a CE¹⁸ os principais fatores para o aumento da inflação, além do aumento dos preços de energia e motivos técnicos (alteração de ponderação das mercadorias no cabaz de consumo), foram as derrogações das taxas reduzidas no IVA e a taxa sobre o carbono, que entrou em vigor na Alemanha.

v. 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 associadas à Euribor, as quais têm historicamente uma volatilidade baixa.

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

No que se refere à reforma das taxas de juro de referência, uma vez que os instrumentos financeiros detidos pelo Grupo estão expostos apenas à Euribor, não existem impactos a considerar na mensuração e classificação dos instrumentos financeiros

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

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados a Nota 19.

¹⁸ Previsões económicas da primavera de 2021: chegou o momento de lançar mãos à obra (europa.eu)

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total do Grupo subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2021 e 20120.

Tendo por referência a dívida líquida do Grupo em 31 de dezembro de 2020, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de 4.318 milhares de Euros (2020: 3.680 milhares de Euros).

vi. Risco de preço de combustível

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

Devido à pandemia COVID-19, o preço do *Brent* sofreu uma forte volatilidade em 2021, com um mínimo de 59 USD por barril e um máximo de 85 USD por barril.

Em função da sua situação patrimonial, a SATA não tem condições para aceder a qualquer instrumento contratado para fazer face a este risco.

Para 2022, dado as tensões do conflito russo-ucraniano, o preço do *fuel* apresenta uma grande volatilidade. Se o valor anual atingir os 109 USD/barril, face às projeções iniciais para 2022 de 73 USD/Barril, os valores de gastos com *fuel* poderão atingir um acréscimo na ordem dos 18,1 milhões de Euros.

vii. Risco de mercado

O Grupo encontra-se exposto a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

A atividade económica global, no primeiro semestre de 2021 continuou marcada pelo impacto adverso duradouro da crise pandémica COVID-19, devido essencialmente à redução exponencial da procura, quer por motivos económicos, quer por motivos de saúde pública, com uma ligeira recuperação no segundo semestre do ano, e em particular o mercado da aviação civil.

A velocidade da recuperação continuou a depender, substancialmente, de várias partes interessadas e do nível de coordenação adotado pelos governos em todo o mundo. Embora o mercado global de viagens ainda se tenha mostrado deprimido em 2021, mais e mais países moveram-se em direção à reabertura gradual das suas fronteiras para viajantes vacinados. Apesar de uma recuperação tardia em comparação com as previsões anteriores, esta tendência traz um otimismo renovado de que as viagens aéreas podem ter um aumento em 2022, levando a indústria para mais perto da recuperação. Espera-se que a iminente flexibilização das restrições de viagens nos Estados Unidos abra caminho para que outros países reabram as suas fronteiras com segurança.

Ações governamentais para promover viagens seguras, incluindo uma abordagem coordenada e baseada em risco para testagem e vacinação, são fundamentais, em vez da aplicação de restrições em grande escala e medidas gerais.

Atendendo à imposição de limitações, que poderão ser decididas pelos mercados onde a SATA normalmente opera, e em conjunção com a forte crise económica que o mercado da aviação atravessa, aliada à espectável redução dos preços da prestação dos serviços, os resultados futuros do Grupo poderão ser significativamente afetados.

viii. Gestão do risco de capital

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

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

Na sequência dos impactos originados pela pandemia COVID-19, que afetou a gestão de capital praticada pelo Grupo, em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, por forma a que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

Mais tarde, em abril de 2021 foi aprovada uma medida de apoio de 12 milhões de Euros, a favor do Grupo SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus e, simultaneamente, a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários.

Em novembro de 2021 a CE aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros.

Adicionalmente, o Grupo aderiu aos apoios do Estado, onde se inclui ao regime das moratórias bancárias, permitindo-lhe tal medida um diferimento de fluxo financeiro, sendo que em 2021 a SATA amortizou 49,5 milhões de Euros do financiamento do Haitong e cerca de 17,5 milhões de Euros de financiamentos existentes de médio e longo prazo. Estas variações traduziram-se num aumento de dívida referente a Auxílio de Estado de 70,5 milhões de Euros, a serem liquidados em 2022. Já em janeiro de 2022 a SATA amortizou o financiamento do Bankinter no valor de 10 milhões de Euros (Nota 19).

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

Em resultado da pandemia COVID-19 e do Plano de Reestruturação Aprovado, algumas destas estimativas foram materialmente afetadas, conforme descrito na Nota 1.1.4.

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

5.1 Provisões (Nota 18)

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

As provisões são reconhecidas pela SATA quando existe uma obrigação presente resultante de eventos passados, sendo provável que na liquidação dessa obrigação seja necessário um dispêndio de recursos internos e o montante da referida obrigação possa ser estimado com razoabilidade. Quando alguma destas condições não é preenchida, a SATA procede à divulgação dos eventos como passivo contingente, a menos que a probabilidade de uma saída de recursos seja remota.

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

5.2 Provisão de *redelivery* (Nota 18)

A SATA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, o Grupo terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais. A SATA regista esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

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

5.3 Provisão para Reestruturação (Nota 18)

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

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que o Grupo espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores,

a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2020 um valor de cerca de 5,4 milhões de Euros. Em 2021 foram pagas indemnizações a título de rescisões por mútuo acordo no montante de 2,9 milhões de Euros.

5.4 Pressupostos atuariais e benefícios pós emprego (Nota 20)

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

Para os colaboradores pertencentes à SATA Internacional e SATA Gestão de Aeródromos, o valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

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

5.5 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.6 Imparidades (Nota 10, 11 e 13)

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

As imparidades de contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 11 e 13).

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

5.7 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

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

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

Tendo em conta o impacto da pandemia COVID-19 a Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher*, pelo que, na ótica da prudência, a percentagem de rédito reconhecida associada ao histórico de bilhetes emitidos e não utilizados foi reduzida em 31 de dezembro de 2021 e 31 de dezembro de 2020 face a 31 de dezembro de 2019.

5.8 Programa de fidelização (Nota 24)

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

5.9 Impostos diferidos (Nota 9)

O Grupo reconhece e líquida o imposto sobre o rendimento com base nos resultados das operações apurados de acordo com a legislação fiscal em vigor. De acordo com a IAS 12, a SATA reconhece os ativos e passivos por impostos diferidos com base na diferença existente entre o valor contabilístico e as bases fiscais dos ativos e passivos. A SATA analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos e reconhece uma perda por imparidade sempre que seja provável que esses ativos

não sejam realizáveis, com base em informação histórica sobre o lucro tributável, na projeção do lucro tributável futuro e no tempo estimado de reversão das diferenças temporárias.

5.10 Recuperabilidade dos ativos não correntes (Nota 6 e 13)

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

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

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

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

Atendendo ao facto de o Plano de Reestruturação do Grupo SATA ter sido aprovado pela Comissão Europeia, o Grupo avaliou a recuperabilidade dos ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves, tendo sido revertida uma imparidade no montante de 6,9 milhões de Euros.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção recuperáveis, que são registadas como ativo, tendo resultado numa perda por imparidade, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 3,3 milhões de Euros.

5.11 Locações (Nota 6 e 19)

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

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

6. Ativos fixos tangíveis

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

| | <u>Terrenos</u> | <u>Edifícios e outras construções</u> | <u>Equipamento básico</u> | <u>Equipamento transporte</u> | <u>Ferramentas e utensílios</u> | <u>Equipamento administrativo</u> | <u>Outros Ativos fixos tangíveis</u> | <u>Ativos em curso</u> | <u>Total</u> |
|-------------------------------------|-----------------|---|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|--|----------------------------|--------------------|
| 1 de janeiro de 2021 | | | | | | | | | |
| Custo de aquisição | 73.312 | 2.622.032 | 287.522.435 | 600.863 | 2.015.076 | 6.777.972 | 6.584.640 | - | 306.196.330 |
| Imparidade acumulada | - | - | (29.999.744) | - | - | - | - | - | (29.999.744) |
| Depreciações acumuladas | - | (1.760.398) | (119.692.864) | (539.826) | (1.849.785) | (6.547.897) | (6.512.068) | - | (136.902.838) |
| Valor líquido | 73.312 | 861.634 | 137.829.827 | 61.037 | 165.291 | 230.075 | 72.572 | - | 139.293.748 |
| Movimento de 2021 | | | | | | | | | |
| Adições | - | 1.557.061 | 43.696.112 | - | 22.351 | 416.428 | 18.362 | 3.415.541 | 49.125.856 |
| Transferências e abates | - | - | (14.618.735) | - | (101) | (18.907) | - | - | (14.637.743) |
| Imparidade- exercício | - | - | 6.885.122 | - | - | - | - | - | 6.885.122 |
| Imparidade -Transferências e abates | - | - | 15.493.595 | - | - | - | - | - | 15.493.595 |
| Depreciação - exercício | - | (582.940) | (28.825.280) | (20.527) | (61.442) | (430.102) | (16.124) | - | (29.936.416) |
| Depreciação - transf. e abates | - | - | (13.752.135) | - | 101 | 18.907 | - | - | (13.733.127) |
| | - | 974.122 | 8.878.679 | (20.527) | (39.091) | (13.674) | 2.238 | 3.415.541 | 13.197.287 |
| 31 de dezembro de 2021 | | | | | | | | | |
| Custo de aquisição | 73.312 | 4.179.093 | 316.599.812 | 600.863 | 2.037.326 | 7.175.493 | 6.603.002 | 3.415.541 | 340.684.443 |
| Imparidade acumulada | - | - | (7.621.027) | - | - | - | - | - | (7.621.027) |
| Depreciações acumuladas | - | (2.343.338) | (162.270.279) | (560.353) | (1.911.126) | (6.959.092) | (6.528.192) | - | (180.572.381) |
| Valor líquido | 73.312 | 1.835.756 | 146.708.506 | 40.510 | 126.200 | 216.401 | 74.810 | 3.415.541 | 152.491.035 |

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

| | <u>Terrenos</u> | <u>Edifícios e outras construções</u> | <u>Equipamento básico</u> | <u>Equipamento transporte</u> | <u>Ferramentas e utensílios</u> | <u>Equipamento administrativo</u> | <u>Outros Ativos fixos tangíveis</u> | <u>Total</u> |
|--------------------------------|-----------------|---|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|--|--------------------|
| 1 de janeiro de 2020 | | | | | | | | |
| Custo de aquisição | 73.312 | 2.622.032 | 223.977.640 | 618.780 | 1.992.523 | 6.728.304 | 6.551.186 | 242.563.777 |
| Imparidade acumulada | - | - | (31.830.525) | - | - | - | - | (31.830.525) |
| Depreciações acumuladas | - | (1.228.373) | (97.241.147) | (535.438) | (1.794.568) | (6.446.440) | (6.495.423) | (113.741.389) |
| Valor líquido | 73.312 | 1.393.659 | 94.905.968 | 83.342 | 197.955 | 281.864 | 55.763 | 96.991.863 |
| Movimento de 2020 | | | | | | | | |
| Adições | - | - | 70.780.097 | - | 22.553 | 57.232 | 49.356 | 70.909.238 |
| Transferências e abates | - | - | (7.235.302) | (17.917) | - | (7.564) | (15.902) | (7.276.685) |
| Imparidade- exercício | - | - | (3.241.469) | - | - | - | - | (3.241.469) |
| Imparidade- transf. e abates | - | - | 5.072.250 | - | - | - | - | 5.072.250 |
| Depreciação - exercício | - | (532.025) | (22.772.473) | (22.305) | (55.217) | (109.021) | (16.645) | (23.507.686) |
| Depreciação - transf. e abates | - | - | 320.756 | 17.917 | - | 7.564 | - | 346.237 |
| | - | (532.025) | 42.923.859 | (22.305) | (32.664) | (51.789) | 16.809 | 42.301.885 |
| 31 de dezembro de 2020 | | | | | | | | |
| Custo de aquisição | 73.312 | 2.622.032 | 287.522.435 | 600.863 | 2.015.076 | 6.777.972 | 6.584.640 | 306.196.330 |
| Imparidade acumulada | - | - | (29.999.744) | - | - | - | - | (29.999.744) |
| Depreciações acumuladas | - | (1.760.398) | (119.692.864) | (539.826) | (1.849.785) | (6.547.897) | (6.512.068) | (136.902.838) |
| Valor líquido | 73.312 | 861.634 | 137.829.827 | 61.037 | 165.291 | 230.075 | 72.572 | 139.293.748 |

Em 2021 e 2020, a frota aérea da SATA Air Açores era composta por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, e quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010, e o respetivo equipamento de reserva desses aviões.

No decurso do exercício de 2021, as adições de equipamento básico no montante total de 43,7 milhões de Euros, compreendem, essencialmente, a aquisição de três motores para os aviões CS-TRG, CS-TRD, e um *spare* nos montantes de 1.548 milhares de Euros, 1.207 milhares de Euros e 2.010 milhares de Euros, respetivamente. Adicionalmente, ocorreu uma inspeção de um motor da aeronave CS-TRG no montante de 1.680 milhares de Euros. Registaram-se também adições de outro tipo de equipamento básico não relacionado com a frota aérea, nomeadamente passadeiras elétricas e equipamentos de apoio à operação, no montante de 1.647 milhares de Euros. As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 35.116 milhares Euros respeitam, maioritariamente, a: (i) aquisição de uma aeronave A321 NEO LR, em regime de locação, no montante de cerca de 30.512 milhares de Euros; (ii) renegociação do contratos de locação de uma aeronave A320 e uma A321 NEO LR, no montante de cerca de 988 milhares de Euros e (iii) capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação, no montante de cerca de 2.953 milhares Euros.

Durante o exercício de 2021, o reconhecimento do direito de uso dos ativos em regime de locação e respetivo *redelivery* originou um incremento nos custos com depreciações no montante de 5.630 milhares de Euros face ao ano anterior.

As transferências e abates no valor de 14,6 milhões Euros respeitam, essencialmente, à redução do ativo relacionado com a *redelivery*, decorrente da revisão de estimativas relacionadas com renegociações contratuais e novas informações quanto a custos a incorrer para trabalhos de *phase-out*, tendo por base as condições atuais da aeronave CS-TKQ (Nota 18).

A rubrica dos ativos em curso inclui, essencialmente, reparações que se encontram em curso à data de relato, nomeadamente uma reparação no valor de 2,2 milhões de Euros, referente a um reator da aeronave CS-TKP, uma intervenção na estrutura da aeronave CS-TKQ no montante de 621 milhares de Euros e uma reparação numa componente do reator da aeronave CS-TKP, no valor de 223 milhares de Euros.

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

No decurso do exercício de 2020, as adições de equipamento básico no montante total de 70,8 milhões de Euros, compreendem, essencialmente, inspeções realizadas aos motores dos aviões CS-TRE, CS-TRD, e CS-TRC, nos montantes de 1.268 milhares de Euros, 1.739 milhares de Euros, e 1.342 milhares de Euros, respetivamente. Adicionalmente, foram registadas adições de outro tipo de equipamento básico não relacionado com frota aérea, no montante de 908 milhares de Euros. As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico totalizou 63.694 milhares Euros, respeitando, maioritariamente, a: (i) aquisição de uma aeronave A321 NEO LR, em regime de locação, no montante de cerca de 25.978 milhares de Euros; (ii) extensão do prazo de locação das três aeronaves A321 NEO, no montante de cerca de 21.910 milhares de Euros, e de uma aeronave A320 no montante de 1.364 milhares de Euros (iii) capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação, no montante de cerca de 526 milhares Euros; (iv) registo do *redelivery* no montante de 15.734 milhares de Euros.

Durante o exercício de 2020, o reconhecimento do direito de uso dos ativos em regime de locação e respetivo *redelivery* originou um incremento nos custos com depreciações no montante de 5.206 milhares de Euros face ao ano anterior.

As transferências e abates no valor de 5.072 milhares Euros, verificadas em 2020 respeitam à regularização do ativo relacionado com o A330 (CS-TRY) na sequência do término de ligação contratual ocorrida no exercício (Ver Nota 18), que se encontrava já totalmente em imparidade. Adicionalmente, encontra-se reconhecido igualmente a redução do *redelivery* no montante de 1.819 milhares de Euros decorrente de revisão de estimativa de custos com trabalhos de *phase-out* no seguimento das renegociações com prorrogação de prazos contratuais.

Imparidade

De acordo com os pressupostos do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, aprovado pela Comissão Europeia, o Grupo efetuou testes de recuperabilidade dos ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves, tendo sido revertida uma imparidade no montante de 6,9 milhões de Euros. (Notas 3.3 e 5.10)

O valor recuperável dos referidos ativos foi apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da SATA, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. Consequentemente, e tendo em consideração o Plano de Reestruturação Aprovado, contendo um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e nível de atividade e performance operacional, que enquadram a conjuntura atual decorrente da incerteza associada à evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, o mesmo esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pela Administração da SATA em 31 de dezembro de 2021.

É entendimento do Conselho de Administração da SATA que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2021, encontra-se refletida nas projeções embutidas no teste de imparidade realizado.

Os principais pressupostos utilizados, para efeitos do teste de imparidade aos ativos não correntes pertencentes à subsidiária SATA Internacional foram os seguintes:

| 31 de dezembro de 2021 | |
|---------------------------------|-------|
| Taxa de desconto (WACC)* | 10,3% |
| CAGR da receita** | 6,7% |
| Crescimento da perpetuidade (g) | 1,0% |
| Taxa de imposto | 22,6% |

* Taxa de desconto líquida de impostos

** Taxa de crescimento média do volume de negócios. Considerado período 2019-2026

Relativamente aos ativos não correntes pertencentes à SATA Air Açores, tendo em conta o horizonte temporal previsto pelo Contrato de Concessão em vigor, os principais pressupostos utilizados foram os seguintes:

31 de dezembro de 2021

| | |
|--------------------------|-------|
| Taxa de desconto (WACC)* | 10,3% |
| CAGR da receita** | -3% |
| Taxa de imposto | 16,2% |

* Taxa de desconto líquida de impostos

** Taxa de crescimento média do volume de negócios. Considerado período 2019-2026

Uma alteração nos principais pressupostos utilizados no cálculo do valor recuperável dos ativos afetos à SATA Internacional teria os impactos constantes dos quadros abaixo:

| | Cenário base | Aumento da WACC em 1pp | Diminuição da g em 1pp | Efeito conjunto (WACC + g) |
|--|----------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| Taxa de desconto | 10,3% | 11,3% | 10,3% | 11,3% |
| Crescimento da perpetuidade | 1,0% | 1,0% | 0,0% | 0,0% |
| Conclusões da análise de sensibilidade | Sem imparidade | Sem imparidade | Sem imparidade | Com imparidade |

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

7. Ativos Intangíveis

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

| | Programas computador | Outros Ativos Intangíveis | Total |
|-------------------------------|----------------------|---------------------------|---------------|
| A 1 de janeiro de 2021 | | | |
| Custo de aquisição | 853 608 | 153 717 | 1 007 325 |
| Amortizações acumuladas | (828 426) | (148 124) | (976 550) |
| Valor líquido | 25 182 | 5 593 | 30 775 |
| Adições | 32 057 | 1 950 | 34 007 |
| Amortização - exercício | (24 918) | (3 740) | (28 658) |
| | 7 139 | (1 790) | 5 349 |
| 31 de dezembro de 2021 | | | |
| Custo de aquisição | 885 665 | 155 667 | 1 041 332 |
| Amortizações acumuladas | (853 344) | (151 864) | (1 005 208) |
| Valor líquido | 32 321 | 3 803 | 36 124 |

| | Programas computador | Outros Ativos Intangíveis | Total |
|-------------------------------|---------------------------------|--|------------------------|
| A 1 de janeiro de 2020 | | | |
| Custo de aquisição | 849 653 | 151 767 | 1 001 420 |
| Amortizações acumuladas | <u>(790 039)</u> | <u>(145 089)</u> | <u>(935 128)</u> |
| Valor líquido | <u>59 614</u> | <u>6 678</u> | <u>66 292</u> |
| Adições | 3 955 | 1 950 | 5 905 |
| Amortização - exercício | <u>(38 387)</u> | <u>(3 035)</u> | <u>(41 422)</u> |
| | <u>(34 432)</u> | <u>(1 085)</u> | <u>(35 517)</u> |
| 31 de dezembro de 2020 | | | |
| Custo de aquisição | 853 608 | 153 717 | 1 007 325 |
| Amortizações acumuladas | <u>(828 426)</u> | <u>(148 124)</u> | <u>(976 550)</u> |
| Valor líquido | <u>25 182</u> | <u>5 593</u> | <u>30 775</u> |

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

8. Investimentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a instrumentos de capital detidos nas seguintes entidades:

| Designação | atividade | País de domicílio e principal localização de negócio | % detida | 2021 | 2020 |
|---|------------------|---|-----------------|----------------------|----------------------|
| <u>Empresas associadas:</u> | | | | | |
| Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria | | Ponta Delgada | 30% | 12 500 | 12 500 |
| <u>Participadas:</u> | | | | | |
| France Telecom | | França | nd | 41 514 | 41 514 |
| Estação Geodésica e Espacial de Santa Maria - RAEGE | | Ponta Delgada | nd | 1 000 | 1 000 |
| Outras | | - | - | 447 | 447 |
| | | | | <u>55 461</u> | <u>55 461</u> |

9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira consolidada pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos e passivos foi de 16,2 e 18,3%, respetivamente.

Ativos por impostos diferidos

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

| | Provisões | Prejuízos fiscais | Responsabilidades com benefícios pós-emprego | Outros | Ajustamento da adoção IFRS 16 | Total |
|--------------------------------------|---------------|-------------------|--|---------------|-------------------------------|----------------|
| A 1 de janeiro de 2021- Reexpresso | 15 924 | - | 813 457 | 54 188 | 48 015 | 931 584 |
| Constituição/reversão por capital | - | - | - | - | - | - |
| Constituição/reversão por resultados | - | - | - | - | 51 099 | 51 099 |
| Movimento do exercício | - | - | - | - | 99 114 | 982 683 |
| A 31 de dezembro de 2021 | 15 924 | - | 813 457 | 54 188 | 99 114 | 982 683 |

| | Provisões | Prejuízos fiscais | Responsabilidades com benefícios pós-emprego | Outros | Ajustamento da adoção IFRS 16 | Total |
|---|---------------|-------------------|--|---------------|-------------------------------|----------------|
| A 31 de dezembro de 2019 | 15 924 | 14 960 508 | 813 457 | 54 188 | 102 962 | 15 947 039 |
| Reexpressão | - | (14 960 508) | - | - | - | (14 960 508) |
| A 1 de janeiro de 2020 - Reexpresso | 15 924 | - | 813 457 | 54 188 | 102 962 | 986 531 |
| Constituição/reversão por capital | - | - | - | - | - | - |
| Constituição/reversão por resultados | - | - | - | - | (54 947) | (54 947) |
| Movimento do exercício | - | - | - | - | (54 947) | (54 947) |
| A 31 de dezembro de 2020 -Reexpresso | 15 924 | - | 813 457 | 54 188 | 48 015 | 931 584 |

Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados entre 2014 e 2016 e a partir de 2017 são reportáveis durante um período de doze e cinco anos, respetivamente, após a sua ocorrência e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável. Durante o primeiro semestre de 2020 foi publicado no programa de estabilização económica e social o aumento de dois anos ao prazo de caducidade de cada período de reporte para períodos anteriores a 2020, e o período de doze anos para caducidade dos prejuízos gerados em 2020 e 2021, bem como foi alterada a percentagem de dedução (80%).

Em 31 de dezembro de 2021, os prejuízos fiscais, tendo em atenção a data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2021

| Exercício do prejuízo fiscal | SATA Internacional | SATA Air Açores | SATA Gestão Aeródromos | Ano limite para dedução* |
|-------------------------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 2014 | 50.980.871 | 32.155.598 | - | 2028 |
| 2015 | 21.279.705 | - | - | 2029 |
| 2016 | 10.447.283 | - | - | 2030 |
| 2017 | 34.990.400 | - | 47.628 | 2024 |
| 2018 | 51.450.764 | 3.822.117 | - | 2025 |
| 2019 | 41.424.112 | - | - | 2026 |
| 2020 | 64.319.907 | 3.018.321 | 370.034 | 2032 |
| 2021 (estimado) | 41.106.605 | 73.175 | - | 2033 |
| | 315.999.647 | 39.069.211 | 417.662 | |

* De acordo com programa de estabilização económica e social

Sem prejuízo da aprovação do Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, atendendo ao histórico de prejuízos fiscais de cada uma das Empresas, não se encontram registados impostos diferidos ativos associados aos prejuízos fiscais.

Passivos por impostos diferidos

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

| | Reavaliação Frota | Ajustamento IFRS 16 | Total |
|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------|----------------|
| A 1 de janeiro de 2021 | 21.534 | 46.249 | 67.783 |
| Constituição/reversão por capital | - | - | - |
| Constituição/reversão por resultados | - | 51.874 | 51.874 |
| Movimento do exercício | - | 51.874 | 51.874 |
| A 31 de dezembro de 2021 | 21.534 | 98.123 | 119.657 |

| | Reavaliação Frota | Ajustamento da adoção IFRS 16 | Total |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-----------------|
| A 1 de janeiro de 2020 | 21 534 | 98 981 | 120 515 |
| Constituição/reversão por capital | - | - | - |
| Constituição/reversão por resultados | - | (52 731) | (52 731) |
| Movimento do exercício | - | (52 731) | (52 731) |
| A 31 de dezembro de 2020 | 21 534 | 46 249 | 67 783 |

10. Inventários

O detalhe dos inventários em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|---------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Mercadorias | 148 975 | 159 929 |
| Matérias primas | 3 842 693 | 3 561 020 |
| Imparidade de inventários | <u>(1 685 605)</u> | <u>(1 297 866)</u> |
| Total inventários | <u>2 306 063</u> | <u>2 423 082</u> |

O custo dos inventários reconhecidos em 2021 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 2.212.296 Euros (em 2020: 2.285.493 Euros).

Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2021 e 2020, é como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| A 1 de janeiro | 1 297 866 | 1 453 995 |
| Aumentos | 387 739 | - |
| Utilizações | <u>-</u> | <u>(156 129)</u> |
| A 31 de dezembro | <u>1 685 605</u> | <u>1 297 866</u> |

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

11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

| | <u>2021</u> | | | <u>2020</u> | | |
|---------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| | <u>Corrente</u> | <u>Não corrente</u> | <u>Total</u> | <u>Corrente</u> | <u>Não corrente</u> | <u>Total</u> |
| Clientes | 25 606 218 | 434 287 | 26 040 505 | 12 762 487 | 4 881 970 | 17 644 457 |
| Imparidade clientes | <u>(770 470)</u> | <u>-</u> | <u>(770 470)</u> | <u>(1 454 067)</u> | <u>-</u> | <u>(1 454 067)</u> |
| Clientes | <u>24 835 748</u> | <u>434 287</u> | <u>25 270 035</u> | <u>11 308 420</u> | <u>4 881 970</u> | <u>16 190 390</u> |

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 434.287 Euros (2020: 4.881.970 Euros) resulta de valores de caução da American Express, *acquirer* da SATA. Em 2020 o valor incluía ainda a caução exigida pela Credit Mutuel, também *acquire* da SATA, classificado em 2021 como corrente, devido ao término do contrato em 2022 e conseqüente devolução do montante retido.

O aumento significativo dos valores correntes deve-se essencialmente ao impacto económico, provocado pela pandemia COVID-19, na atividade da aviação e necessidade, por parte dos intermediários financeiros, de garantir a cobertura do risco. A expectativa de recuperação estima-se na generalidade inferior a um ano, devido à retoma da atividade da SATA, já que a recuperabilidade se encontra diretamente dependente dos voos associados às respetivas vendas.

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2021 e 2020, é como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| A 1 de janeiro | 1.454.067 | 2.167.979 |
| Aumentos / Reduções | (46.408) | 380.301 |
| Utilizações | <u>(637.188)</u> | <u>(1.094.212)</u> |
| A 31 de dezembro | <u>770.470</u> | <u>1.454.067</u> |

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

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

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

12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------|
| Pagamentos por conta | 153 825 | 266 791 |
| Retenções na fonte | 4 741 | 1 387 |
| Estimativa de IRC (Nota 34) | <u>(172 140)</u> | <u>(51 753)</u> |
| Total | <u>(13 575)</u> | <u>216 424</u> |

13. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

| | 2021 | | | 2020 | | |
|---|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| | Corrente | Não corrente | Total | Corrente | Não corrente | Total |
| Outros devedores | | | | | | |
| Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia (Nota 38) | 18 466 761 | - | 18 466 761 | 33 456 530 | - | 33 456 530 |
| Reservas de manutenção recuperáveis | 1 925 576 | 15 060 689 | 16 986 265 | 606 274 | 9 991 855 | 10 598 129 |
| Depósitos de garantia - locações | - | 5 151 151 | 5 151 151 | - | 4 841 550 | 4 841 550 |
| Depósitos de segurança | 3 177 717 | - | 3 177 717 | 1 748 187 | - | 1 748 187 |
| Outros valores a receber da SRTTE (Nota38) | 1 141 428 | - | 1 141 428 | - | - | - |
| ATA - Associação Turismo dos Açores | 1 136 580 | - | 1 136 580 | 1 136 580 | - | 1 136 580 |
| Adiantamentos efectuados ao pessoal | 855 919 | - | 855 919 | 606 045 | - | 606 045 |
| DRPFE | 189 248 | - | 189 248 | 229 424 | - | 229 424 |
| IVA Intracomunitário | 186 454 | - | 186 454 | 518 499 | - | 518 499 |
| Valores a receber de seguradoras | 150 544 | - | 150 544 | 183 713 | - | 183 713 |
| Outros | 1 680 154 | - | 1 680 154 | 986 302 | - | 986 302 |
| Adiantamentos a fornecedores | 3 292 974 | - | 3 292 974 | 859 297 | - | 859 297 |
| Acréscimo de proveitos | | | | | | |
| Outros acréscimos de proveitos | 1 109 705 | - | 1 109 705 | 946 664 | - | 946 664 |
| Outros (Nota 38) | 63 993 | - | 63 993 | - | - | - |
| Juros (Nota 38) | - | - | - | 1 468 285 | - | 1 468 285 |
| Imparidade de outros devedores | (1 136 580) | (10 292 087) | (11 428 667) | (1 136 580) | (7 408 151) | (8 544 731) |
| Outras contas a receber | 32 240 473 | 9 919 754 | 42 160 226 | 41 609 220 | 7 425 254 | 49 034 474 |

Em 31 de dezembro de 2021, o montante a receber da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia ("SRTTE"), respeita à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos, e em resultado do concurso público ganho pela SATA Air Açores. Este montante já foi totalmente liquidado em 2022. Nesta rubrica, também está incluída uma caução, exigida para celebração do contrato de Concessão do Serviço Público Aéreo Regular no Interior da Região Autónoma dos Açores, no montante de 198.523 Euros.

O movimento ocorrido nesta rubrica no exercício de 2021 e 2020, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2021 e 2020, é como segue:

| | 2021 | | | | | | Total |
|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|-------|
| | Compensação relativa a 2021 | Compensação relativa a 2020 | Compensação relativa a 2019 | Compensação relativa a 2018 | Compensação relativa a 2017 | | |
| | Saldo inicial | - | 21 803 875 | 6 502 656 | - | 5 150 000 | |
| Compensação (Nota 28) | 39 018 237 | - | - | - | - | 39 018 237 | |
| Reequilíbrio financeiro (Nota 28) | 4 945 956 | 856 632 | - | - | - | 5 802 588 | |
| Transferências | - | - | - | - | - | - | |
| Recebimentos | (25 695 956) | (22 660 507) | (6 502 656) | - | (5 150 000) | (60 009 118) | |
| Saldo final | 18 268 238 | - | - | - | - | 18 268 238 | |

| | 2020 | | | | | | | | | Total | |
|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|--------|
| | Compensação relativa a 2020 | Compensação relativa a 2019 | Compensação relativa a 2018 | Compensação relativa a 2017 | Compensação relativa a 2016 | Compensação relativa a 2015 | Compensação relativa a 2014 | Compensação relativa a 2013 | Compensação relativa a 2012 | | |
| | Saldo inicial | - | - | 3 465 255 | 16 847 489 | - | 4 100 000 | - | 209 150 | | 52 603 |
| Compensação (Nota 28) | 27 824 328 | - | - | - | - | - | - | - | - | 27 824 328 | |
| Reequilíbrio financeiro (Nota 28) | 18 303 873 | (754 074) | - | - | - | - | - | - | - | 17 549 799 | |
| Transferências | - | 28 014 329 | - | - | - | - | - | - | - | 28 014 329 | |
| Recebimentos | (24 324 327) | (20 757 598) | (3 465 255) | (11 697 489) | - | (4 100 000) | - | (209 150) | (52 603) | (64 606 422) | |
| Saldo final | 21 803 875 | 6 502 656 | - | 5 150 000 | - | - | - | - | - | 33 456 530 | |

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

O valor a receber de 1.141 milhares de Euros, diz respeito ao valor em dívida a 31 de dezembro de 2021, por parte do Governo Regional dos Açores, referente a esta nova tarifa.

O aumento verificado no valor de reservas de manutenção recuperáveis diz respeito às reservas de manutenção suportadas em 2021, deduzidas de uma perda por imparidade de cerca de 2,9 milhões de Euros tendo em conta a perspetiva futura da atividade operacional da SATA.

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2021, no montante de 5.151.151 Euros (2020: 4.841.550 Euros) compreendem os depósitos de caução entregues pela SATA como garantia dos contratos de locação de aeronaves.

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

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

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 189.248 Euros a receber da Direção Regional de Planeamento e Fundos Estruturais (“DRPFE”) relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 229.424 Euros em 2020). Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à SRTTE no montante de 6.453.125 Euros (4.091.783 Euros em 2020). Ver Nota 23.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a SRTTE e a SATA Gestão de Aeródromos, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPFE, detalham-se como segue:

| Ilha | 2021 | | | |
|----------|---------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|
| | Total previsto por protocolo | Total executado | Total recebido | A pagar |
| Pico | 13 958 570 | 9 633 698 | (11 892 922) | (2 259 224) |
| S. Jorge | 33 070 349 | 30 813 194 | (31 924 207) | (1 111 013) |
| Flores | 968 877 | 739 127 | (888 917) | (149 790) |
| Corvo | 10 567 044 | 5 572 758 | (6 668 965) | (1 096 208) |
| Graciosa | 24 720 540 | 6 083 467 | (7 731 110) | (1 647 643) |
| | 83 285 380 | 52 842 244 | (59 106 122) | (6 263 877) |

| Ilha | 2020 | | | |
|----------|---|----------------------------|---------------------------|--------------------|
| | Total previsto por protocolo | Total executado | Total recebido | A pagar |
| Pico | 11.938.101 | 9.390.972 | (10.386.590) | (995.617) |
| S. Jorge | 32.499.889 | 29.882.026 | (30.642.992) | (760.966) |
| Flores | 942.877 | 717.935 | (862.917) | (144.982) |
| Corvo | 8.861.558 | 5.481.064 | (6.303.645) | (822.582) |
| Graciosa | 15.573.508 | 5.910.986 | (7.049.198) | (1.138.212) |
| | 69.815.932 | 51.382.983 | (55.245.341) | (3.862.359) |

Em 31 de dezembro de 2021, a rubrica de adiantamentos a fornecedores era composta, essencialmente, por adiantamentos efetuados por conta de manutenção de motores e trens. Este aumento verificado, em relação a 2020, deve-se, essencialmente, ao facto de terem existido mais manutenções realizadas no ano 2021 do que em 2020.

Os acréscimos de proveitos resultam, maioritariamente, da estimativa de valores a recuperar por conta de gastos incorridos com a manutenção de aeronaves no montante de 675 milhares de Euros.

Em 31 de dezembro de 2020, a rubrica de acréscimos de proveitos de juros, respeita à especialização de juros de mora a debitar à Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia no montante de 1.468.285 Euros (Nota 38).

Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2021 e 2020, é como segue:

| | 2021 | 2020 |
|-------------------------|-------------------|------------------|
| A 1 de janeiro | 8.544.731 | 5.264.740 |
| Aumentos / reduções | 2.883.936 | 3.279.991 |
| Utilizações | - | - |
| A 31 de dezembro | 11.428.667 | 8.544.731 |

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

O aumento de perdas por imparidade registado no exercício diz respeito à expectativa de reservas de manutenção não recuperáveis, tendo em conta a estimativa de manutenção estrutural futura.

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

14. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Gastos diferidos | | |
| Depósitos de garantia - locações | 2.177.360 | 1.229.409 |
| Comissões | 1.377.808 | 1.323.091 |
| Rendas | 459.632 | 450.438 |
| Seguros | 5.742 | 13.863 |
| Outros | 1.027.840 | 1.205.209 |
| Estado e Outros Entes Públicos | | |
| Imposto sobre o valor acrescentado | 373.951 | 403.450 |
| Outros ativos correntes | <u>5.422.334</u> | <u>4.625.460</u> |

Os gastos diferidos com depósitos de garantia referem-se ao efeito financeiro dessas contas a receber, a ser reconhecido no prazo dos contratos de locação relacionados. Esta rubrica inclui ainda depósitos de garantia contratualizados e ainda não liquidados pela SATA.

As comissões referem-se a montantes pagos aos agentes pelas passagens vendidas, mas ainda não voadas, até 31 de dezembro de 2021.

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

15. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Caixa | 147 657 | 65 158 |
| Depósitos bancários | 28 900 489 | 38 659 767 |
| Caixa e equivalentes de caixa | <u>29 048 146</u> | <u>38 724 925</u> |

16. Capital

Em 31 de dezembro de 2021, o capital social do Grupo é representado por 3.361.900 ações com o valor nominal de 5 Euros cada, totalmente detido pela RAA.

17. Outras reservas

Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2021 e 2020 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor, totalizando 1.495.597 Euros.

Reserva de conversão cambial

As diferenças de câmbio, resultantes da transposição de unidades operacionais em moeda estrangeira, são registadas no capital próprio, nesta rubrica, nomeadamente relativamente à conversão cambial da subsidiária Azores Airlines Vacations América.

18. Provisões

No decurso dos exercícios de 2021 e 2020 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

| | Processos judiciais | Outros riscos e encargos | Custos de redelivery | Custos Reestruturação | Total |
|---------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------------------|
| A 1 de janeiro de 2021 | 8.692.338 | 5.355.845 | 21.545.651 | 5.357.142 | 40.950.976 |
| Dotação | 945.382 | 87.836 | 663.075 | - | 1.696.293 |
| Redução | (8.875) | (2.628.984) | (12.879.122) | (2.899.744) | (18.416.725) |
| Reversão | (214.901) | (278.404) | (2.084.454) | - | (2.577.759) |
| Diferenças cambiais | - | - | 656.387 | - | 656.387 |
| Desconto financeiro | - | - | 180.081 | - | 180.081 |
| A 31 de dezembro de 2021 | 9.413.944 | 2.814.697 | 8.081.618 | 2.457.398 | 22.489.254 |

| | Processos judiciais | Outros riscos e encargos | Custos de redelivery | Contrato Oneroso | Custos Reestruturação | Total |
|---------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-------------------|
| A 1 de janeiro de 2020 | 7.453.203 | 853.174 | 9.451.348 | 20.395.440 | - | 38.153.165 |
| Dotação | 1.849.742 | 4.502.671 | 15.733.798 | - | 5.357.142 | 27.443.353 |
| Redução | - | - | (1.819.149) | (17.080.011) | - | (18.899.160) |
| Reversão | (610.607) | - | (1.330.715) | (2.699.142) | - | (4.640.464) |
| Diferenças cambiais | - | - | (974.093) | (616.287) | - | (1.590.380) |
| Desconto financeiro | - | - | 484.461 | - | - | 484.461 |
| A 31 de dezembro de 2020 | 8.692.338 | 5.355.845 | 21.545.650 | - | 5.357.142 | 40.950.976 |

Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco do Grupo e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação

legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a SATA. Em 2019, foi registada uma provisão de 6.750 milhares de Euros relativa a um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (*Canadian Class Action*), para o qual, a esta data, não se verificaram quaisquer desenvolvimentos.

Em 2020, foi registada uma provisão, no âmbito do processo de pedido de isenção de retenção de imposto sobre as rendas pagas, na sequência do contrato de transferência de aluguer da aeronave A330, com a HiFly, no valor de 1,6 milhões de Euros. Da avaliação efetuada pelos especialistas jurídicos do Grupo em 2021, não existem atualizações a este valor.

Outros riscos e encargos

Decorrente do recebimento de inúmeros processos relativos a reclamações de passageiros dos últimos 3 a 5 anos, em 2020, o Grupo registou uma provisão de 1.260 milhares de Euros relativa a valores a pagar a passageiros por atrasos e cancelamentos de voos ocorridos. Alguns destes processos, dada a sua antiguidade, já se encontram em tribunal.

Em 2020, o Grupo procurou resolver de forma célere todos os processos de passageiros, estando atualmente entre as companhias com melhor taxa de resolução de processos em ano de COVID-19.

Em 2021 foram efetuados pagamentos, no valor de 1.203 milhares de Euros, referentes aos processos de reclamações de passageiros de anos anteriores.

Adicionalmente, em resultado de uma auditoria ao reporte e pagamento de taxas aeroportuárias, cobradas nos bilhetes vendidos pela SATA, em percursos para os EUA, e pagas à entidade americana, US Customs and Border Protection, o Grupo registou, em 2020, uma provisão no montante de 3,2 milhões de Euros.

Este valor respeita ao período de janeiro de 2016 a março de 2020 e inclui ainda um cálculo efetuado para o universo das taxas cobradas nos mesmo bilhetes que, apesar de estarem fora do âmbito da referida auditoria, se encontram nas mesmas circunstâncias.

Em 2021, referente a esta auditoria, efetuou-se pagamentos no valor de 947 milhares de Euros.

Custo de *redelivery*

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

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

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

No ano de 2021 foram registados aumentos de cerca de 600 milhares de Euros e uma redução de cerca de 15 milhões de Euros, fruto da revisão de estimativas decorrentes de renegociações contratuais e novas informações quanto a custos a incorrer para trabalhos de *phase-out*.

Custo de reestruturação

Foi registada uma provisão para custos de reestruturação no montante de 5.357.142 de Euros, no âmbito do Plano de Reestruturação apresentado à Comissão Europeia (Ver Nota 1). Este valor tem

implícita a saída negociada de colaboradores. Em 2021 foram pagos a título de indemnização, por rescisão de mútuo acordo, 2.899.744 Euros. O restante valor será utilizado em 2022

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

19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

| Tipo | 2021 | | | 2020 | | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Corrente | Não Corrente | Total | Corrente | Não Corrente | Total |
| Auxílio de Estado | 202 500 000 | - | 202 500 000 | 132 000 000 | - | 132 000 000 |
| Financiamento | - | 65 000 000 | 65 000 000 | - | 65 000 000 | 65 000 000 |
| Outros | | | | | | |
| Financiamento | 11 780 056 | 41 776 858 | 53 556 914 | 33 512 566 | 37 870 183 | 71 382 748 |
| CC Caucionadas | 7 555 268 | - | 7 555 268 | 8 069 196 | - | 8 069 196 |
| | <u>221 835 324</u> | <u>106 776 858</u> | <u>328 612 182</u> | <u>173 581 762</u> | <u>102 870 183</u> | <u>276 451 944</u> |
| Custos iniciais com financiamentos obtidos | (1 154 714) | (3 226 008) | (4 380 722) | (1 897 859) | (3 672 057) | (5 569 916) |
| Acréscimo de juros | 1 132 040 | - | 1 132 040 | 594 113 | - | 594 113 |
| | <u>221 812 651</u> | <u>103 550 850</u> | <u>325 363 501</u> | <u>172 278 015</u> | <u>99 198 126</u> | <u>271 476 141</u> |

A variação registada na rubrica de empréstimos deveu-se à conjugação de três fatores: o aumento da dívida por via do segundo financiamento obtido no mercado financeiro ao abrigo do programa de Auxílio de Estado no valor de 120 milhões de Euros, de um total de auxílio de 252 milhões de Euros, e a amortização de capital registada no ano de 2021 no valor de 17,5 milhões de Euros. O terceiro fator, é a aplicação de 12 meses adicionais de prazo aos financiamentos das entidades com determinados CAE's, onde a SATA se enquadra. Assim, a alteração da maturidade dos financiamentos também se alterou por força dos vários diplomas relacionados com as moratórias.

A operação de financiamento de Auxílio de Estado envolveu quatro entidades parceiras da SATA: (i) o Deutsche Bank com 35 milhões de Euros em 2020 e 120 milhões de Euros em 2021; (ii) o Banco BPI com 37,5 milhões de Euros em 2020; (iii) o Bankinter com 10 milhões de Euros em 2020; e (iv) o Haitong Bank com 49,5 milhões de Euros em 2020. Esta operação foi avaliada pelo Governo Regional dos Açores.

A 31 de dezembro de 2021, o empréstimo com o Haitong já se encontrava liquidado e o Bankinter já tinha sido notificado da intenção da amortização antecipada do empréstimo, que ocorreu no dia 15 de janeiro de 2022. Os prazos dos outros dois empréstimos eram 30 de abril de 2022 e 16 de maio de 2022 para o Deutsche Bank e BPI, respetivamente.

No seguimento do processo que decorreu junto da Comissão Europeia, a SATA Air Açores acordou Operações de Financiamento com o Deutsche Bank Aktiengesellschaft, garantidas pela Região Autónoma dos Açores¹⁹.

As referidas Operações de Financiamento consubstanciaram a emissão, pela SATA Air Açores, de obrigações com o valor global de 155 milhões de Euros. Os termos e condições destas obrigações previam, na ausência de uma decisão da Comissão Europeia, até 30 de abril de 2022, relativa ao plano de reestruturação da SATA Air Açores, uma obrigação de reembolso antecipado obrigatório dos respetivos montantes em dívida pela SATA Air Açores.

Pelo facto de estas Operações de Financiamento serem garantidas pela Região Autónoma dos Açores e já constarem do perímetro de consolidação da Região, a alteração da respetiva entidade emitente não consubstancia um acréscimo das responsabilidades financeiras da Região Autónoma dos Açores, e dispensa o reembolso antecipado obrigatório das obrigações pela SATA Air Açores, ou pelo Governo Regional dos Açores, no dia 10 de maio de 2022.

Ainda de referir, que a ausência de decisão da Comissão Europeia levou, também, à prorrogação da Operação de Financiamento entre a SATA Air Açores e o Banco BPI, S.A., garantida pela Região Autónoma dos Açores, de 37,5 milhões de Euros.²⁰ Neste sentido, a Garantia foi prorrogada até 31 de julho de 2022²¹.

Durante o ano de 2021, a SATA Air Açores teve de renovar o programa de Auxílio de Estado por duas vezes, atendendo ao atraso de aprovação do Plano de Reestruturação.

Todos os financiamentos foram negociados em Euros, sendo os financiamentos contraídos junto do Banco BPI e do Bankinter empréstimos com uma taxa média de *all-in* por financiamento de 1,29%. O financiamento do Haitong Bank expressa-se num programa de papel comercial com indexante fixo e *spread* de 1%, e um *all in* por financiamento de 2,66%. O empréstimo do Deutsche Bank é um empréstimo obrigacionista, à semelhança do já contraído em 2018, com indexante fixo e *spread* de 2%, sendo passível de conversão a dez anos.

No decorrer do ano de 2021, a SATA teve necessidade de efetuar duas renovações do programa de Auxílio de Estado junto das diversas entidades. Tais renovações trouxeram gastos acrescidos, sendo que as taxas médias de *all-in* foram penalizadas. A taxa média dos financiamentos contraídos junto do BPI e do Bankinter passaram a registar uma média acumulada de 2,38%, sendo que o programa de papel comercial do Haitong Bank passou a registar 3,26%.

O financiamento adicional de 120 milhões de Euros efetuado pelo Deutsche Bank em 2021, é uma operação anexa à operação inicial de 35 milhões de Euros, passando assim a um empréstimo obrigacionista no montante total de 155 milhões de Euros, com o indexante de 3%.

O financiamento não corrente dos 65 milhões de Euros, junto do Deutsche Bank, diz respeito à emissão, em 2018, pela SATA Air Açores de um empréstimo obrigacionista a 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,965%.

¹⁹ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 159, de 27 de outubro de 2020, e da Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2021, de 9 de junho, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 89, de 9 de junho de 2021, e dos Despachos do Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública n.º 2527/2021, de 2 de novembro, publicado no Jornal Oficial, II Série, n.º 217, de 2 de novembro de 2021, e n.º 286/2022, de 28 de fevereiro, publicado no Jornal Oficial, II Série, n.º 41, de 28 de fevereiro de 2022

²⁰ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 159, de 27 de outubro de 2020, prorrogada a coberto das Resoluções do Conselho do Governo n.º 85/2021, de 16 de abril, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 56, de 16 de abril de 2021, e n.º 258/2021, de 15 de novembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 191, de 15 de novembro de 2021

²¹ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 92/2022 de 26 de maio de 2022

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|-------------------|---------------------------|---------------------------|
| Até 1 anos | 221.835.324 | 173.581.762 |
| Entre 2 e 5 anos | 41.776.858 | 37.870.182 |
| Superior a 5 anos | 65.000.000 | 65.000.000 |
| | <u>328.612.182</u> | <u>276.451.944</u> |

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.

A decomposição financeira dos Empréstimos da Sata Air Açores, relativamente à taxa de juro apresenta-se da seguinte forma:

| Tipo | 2021 | | | 2020 | | |
|-------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | Taxa Fixa | Taxa Variável | Total | Taxa Fixa | Taxa Variável | Total |
| Auxílio de Estado | 155 000 000 | 47 500 000 | 202 500 000 | 84 500 000 | 47 500 000 | 132 000 000 |
| Financiamento | 71 334 204 | 47 222 710 | 118 556 914 | 77 446 700 | 58 937 002 | 136 382 748 |
| CC Caucionadas | - | 7 555 267 | 7 555 267 | - | 8 069 196 | 8 069 196 |
| | <u>226 334 204</u> | <u>102 277 978</u> | <u>328 612 182</u> | <u>161 946 700</u> | <u>114 506 198</u> | <u>276 451 944</u> |

Passivos com obrigações contratuais

O Grupo regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 o Grupo tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação negociados pelo Grupo detalha-se como se segue:

| Tipo | 2021 | | | 2020 | | |
|------------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | Corrente | Não corrente | Total | Corrente | Não corrente | Total |
| Locações | 24 768 988 | 118 495 627 | 143 264 615 | 23 575 851 | 103 429 893 | 127 005 744 |
| Custos iniciais com locações | (41 187) | (149 167) | (190 354) | (18 340) | (220 442) | (238 782) |
| Acréscimo de juros | (82 574) | - | (82 574) | (81 528) | - | (81 528) |
| | <u>24 645 227</u> | <u>118 346 460</u> | <u>142 991 687</u> | <u>23 475 983</u> | <u>103 209 451</u> | <u>126 685 434</u> |

Os valores de locações registaram um aumento significativo, resultado da entrada de uma nova aeronave que gerou um incremento de cerca de 34 milhões de Euros.

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|---------------------------|---------------------------|
| Locações - pagamentos mínimos da locação | | |
| Até 1 ano | 27.216.998 | 30.433.804 |
| Entre 1 e 5 anos | 98.163.771 | 101.992.406 |
| Mais de 5 anos | 47.857.030 | 45.265.262 |
| | <u>173.237.798</u> | <u>177.691.471</u> |
| Custos financeiros futuros das locações | <u>(29.973.182)</u> | <u>(50.685.727)</u> |
| Valor atual do passivo das locações | <u>143.264.615</u> | <u>127.005.744</u> |

O valor atual do passivo das locações é como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|------------------|--------------------|--------------------|
| Até 1 ano | 24.768.988 | 23.575.851 |
| Entre 1 e 5 anos | 78.001.039 | 69.108.512 |
| Mais de 5 anos | 40.494.588 | 34.321.381 |
| | <u>143.264.615</u> | <u>127.005.744</u> |

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Saldo em 1 de janeiro | 398 161 573 | 314 461 496 |
| Recebimentos de empréstimos obtidos | 139 293 146 | 144 284 370 |
| Pagamentos de empréstimos bancários | (103 715 732) | (96 440 094) |
| Aumentos de locações | 36 750 949 | 49 252 671 |
| Pagamentos de locações | (36 173 092) | (27 240 206) |
| Especialização dos juros e comissões | 34 041 842 | 13 843 336 |
| Saldo em 31 de dezembro | 468 358 686 | 398 161 573 |

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

O Grupo concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados da subsidiária SATA Air Açores que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003. Para os pilotos da SATA Air Açores e da SATA Internacional foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na nota 3.15.

Para cobertura das responsabilidades para complementos de pensões de reforma, o Grupo constituiu em 29 de dezembro de 1994 um Fundo de Pensões autónomo para o qual é transferida a totalidade das responsabilidades e as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se forem vencendo em cada um dos exercícios.

São participantes deste Plano de Pensões todos os trabalhadores da subsidiária SATA Air Açores que com esta mantenham um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo e cuja data de admissão seja anterior a 1 de janeiro de 2004. Também são elegíveis os trabalhadores que, tendo sido admitidos, antes de 1 de janeiro de 2004 através de contrato de trabalho a termo certo, venham a adquirir um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo celebrado após aquela data.

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2021 e 2020 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços

correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos utilizados no cálculo atuarial, são os abaixo indicados:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|-------------|-------------|
| Taxa anual de desconto | 1,00% | 0,75% |
| Taxa anual de crescimento dos salários | 1,50% | 1,50% |
| Taxa anual de crescimento das pensões | 0,50% | 0,50% |
| Pressupostos demográficos | | |
| Tábua de mortalidade | TV 88/90 | TV 88/90 |
| Tábua de invalidez | EVK 80 | EVK 80 |

Em 31 de dezembro de 2021, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões dos colaboradores pertencentes à SATA Air Açores, ascendiam a 38,3 milhões de Euros (incluindo a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas, conforme detalhe da Nota 30 de gastos de reestruturação) e o valor de mercado dos ativos sob gestão ascendia a 24,8 milhões de Euros, face a 40,2 milhões de Euros e 23,2 milhões de Euros em 31 de dezembro de 2020, respetivamente.

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Valor presente das obrigações | 38.301.501 | 40.236.482 |
| Justo valor dos ativos do plano | <u>(24.841.464)</u> | <u>(23.224.494)</u> |
| Obrigação na demonstração da posição financeira consolidada | <u>13.460.036</u> | <u>17.011.988</u> |

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

| | Responsabilidades do plano | Ativos do plano | Total |
|---|-------------------------------|---------------------|--------------------|
| A 1 de janeiro de 2020 | 30 335 006 | (23 516 826) | 6 818 180 |
| <u>Gastos do exercício (Nota 30)</u> | | | |
| Custo serviços correntes | 62 307 | - | 62 307 |
| Reformas antecipadas e pré-reformas | 9 841 167 | - | 9 841 167 |
| Juro líquido | 303 350 | (227 815) | 75 535 |
| Sub-total | 10 206 824 | (227 815) | 9 979 009 |
| <u>Remensurações</u> | | | |
| Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido) | - | 507 026 | 507 026 |
| Variação pressupostos financeiros | 864 117 | - | 864 117 |
| Ajuste de experiência | 856 662 | - | 856 662 |
| Sub-total | 1 720 779 | 507 026 | 2 227 805 |
| Contribuições | - | (1 533 142) | (1 533 142) |
| Benefícios pagos pelo Fundo | (1 533 142) | 1 546 262 | 13 120 |
| Benefícios pagos pela Empresa | (492 985) | - | (492 985) |
| A 31 de dezembro de 2020 | 40 236 482 | (23 224 495) | 17 011 988 |
| <u>Gastos do exercício (Nota 30)</u> | | | |
| Custo serviços correntes | 38 953 | - | 38 953 |
| Reformas antecipadas e pré-reformas | 499 250 | - | 499 250 |
| Juro líquido | 301 774 | (168 383) | 133 391 |
| Sub-total | 839 976 | (168 383) | 671 594 |
| <u>Remensurações</u> | | | |
| Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido) | - | (1 461 707) | (1 461 707) |
| Variação pressupostos financeiros | (791 962) | - | (791 962) |
| Ajuste de experiência | 769 305 | - | 769 305 |
| Sub-total | (22 657) | (1 461 707) | (1 484 364) |
| Contribuições | - | (1 582 983) | (1 582 983) |
| Benefícios pagos pelo Fundo | (1 582 983) | 1 596 103 | 13 121 |
| Benefícios pela Empresa | (1 169 319) | - | (1 169 319) |
| A 31 de dezembro de 2021 | 38 301 501 | (24 841 464) | 13 460 036 |

A remensuração positiva dos ativos do plano, no montante de 1.461.707 Euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 168.383 Euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou uma valorização efetiva de 1.630.090 Euros.

A maturidade média das responsabilidades do plano ascende a 11 anos.

Adicionalmente ao valor mencionado no quadro acima, para os colaboradores da SATA Internacional e SATA Gestão de Aeródromos, o valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada. A 31 de dezembro de 2021 a responsabilidade com benefícios pós-emprego dos colaboradores afetos à SATA Internacional e SATA Gestão de Aeródromos totalizavam 4.298.812 Euros e 596.444 Euros, respetivamente.

O detalhe da natureza dos ativos que constituem o fundo do plano de pensões é como se segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|------------|--------------------------|--------------------------|
| Obrigações | 11.029.610 | 10.660.043 |
| Ações | 5.862.586 | 7.269.267 |
| Imóveis | 3.353.598 | 2.252.776 |
| Depósitos | 3.179.707 | 1.416.694 |
| Outros | 1.415.963 | 1.625.715 |
| | <u>24.841.464</u> | <u>23.224.494</u> |

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2022, ascenderá a 39 milhares de Euros.

Análise de sensibilidade

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

| | <u>Taxa</u> | <u>2021</u> |
|---|-------------|-------------|
| Diminuição de 0,25% na taxa de desconto | 0,75% | 39 095 469 |
| Taxa de desconto anual das pensões | 1,00% | 38 301 501 |
| Aumento de 0,25% na taxa de desconto | 1,25% | 37 539 132 |

A análise de sensibilidade acima é baseada na alteração individual da taxa de desconto, mantendo todos os outros em valores constantes. O cálculo da análise de sensibilidade foi efetuado com base no método de apuramento das responsabilidades de benefícios definidos reconhecidas na demonstração da posição financeira consolidada (valor presente das obrigações de benefícios definidos calculadas com base no método da unidade projetada no final do período de relato).

Planos de contribuição definida

Em 2021, o valor das contribuições definidas efetuadas pelo Grupo para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 1.136.200 Euros (1.017.152 Euros em 2020).

21. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

| <u>Descrição</u> | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Fornecedores c/c | 42 423 471 | 47 150 902 |
| Faturas em receção e conferência | 46 674 | 101 249 |
| Total fornecedores | <u>42 470 144</u> | <u>47 252 149</u> |

A rubrica de fornecedores apresentou uma variação significativa, decorrente do facto, da SATA ter liquidado parte dos seus compromissos com fornecedores e colmatar atrasos de anos anteriores.

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 27.141.784 Euros e 26.829.143 Euros, respetivamente.

23. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|---|---------------------------|--------------------------|
| Outros credores | | |
| Governo Regional dos Açores (Nota 38) | 82 500 000 | 72 580 735 |
| Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia (Nota 13) | 6 453 125 | 4 091 783 |
| Taxas aeronáuticas | 3 643 442 | 3 190 064 |
| Credores diversos | 2 306 477 | 1 726 234 |
| Pessoal | 98 002 | 140 306 |
| Adiantamentos de clientes | 36 525 | 60 891 |
| Outros | 224 915 | 386 605 |
| Acréscimos de gastos | | |
| Remunerações a liquidar | 8 825 164 | 8 338 211 |
| Juros (Nota 38) | 788 603 | 1 438 849 |
| Outros acréscimos | 7 901 928 | 4 339 752 |
| Outras contas a pagar | <u>112 778 180</u> | <u>96 293 429</u> |

No decorrer do processo de Auxílios de Estado, junto da Comissão Europeia, foi autorizada a realização de um *Shareholder Loan*, por parte do GRA, no montante de 82,5 milhões de Euros, para substituição de parte da garantia pública dada para o apoio à liquidez. Este valor encontra-se registado na rubrica a pagar ao Governo Regional do Açores.

A 31 de dezembro de 2021 e 31 de dezembro de 2020, o Grupo apresenta um montante a pagar à Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Nota 13).

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

No que diz respeito aos credores diversos, esta rubrica corresponde essencialmente aos valores em dívida referentes a fornecedores de ativos fixos, valores a pagar a sindicatos, e a valores a regularizar referentes a ICH.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2022.

Os juros, no montante de 789 milhares de Euros (1,4 milhões de Euros em 2020) dizem respeito aos juros a pagar ao GRA no âmbito do apoio à tesouraria concedido em 2021 (referente a um capital de 40,3 milhões de Euros) e liquidado no mesmo ano.

A rubrica de outros acréscimos respeita essencialmente por uma responsabilidade de cerca de 1,5 milhões de Euros relacionada com uma reparação de um motor a ser parcialmente reembolsada pela seguradora e a gastos gerais de fornecimentos e serviços externos.

24. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Estado e outros entes públicos | | |
| Segurança social | 1.436.698 | 1.080.372 |
| Imposto sobre o rendimento singular | 984.980 | 1.018.513 |
| Estado e Outros Entes Públicos - IVA | 3.461 | - |
| Outros | 854 | 2.324 |
| Rendimentos diferidos | | |
| SATA Imagine | 3.009.991 | 2.657.724 |
| Operações Charter | <u>847.830</u> | <u>567.670</u> |
| Outros passivos correntes | <u>6.283.814</u> | <u>5.326.603</u> |

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

25. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2021 e 2020:

| | <u>2021</u> | | | <u>Total</u> |
|--|--|---|---|---------------------------|
| | <u>Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado</u> | <u>Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral</u> | <u>Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9</u> | |
| Ativos | | | | |
| Clientes e contas a receber não corrente | 10 354 041 | - | - | 10 354 041 |
| Caixa e seus equivalentes | 29 048 146 | - | - | 29 048 146 |
| Clientes e outras contas a receber | 55 969 394 | - | 1 106 827 | 57 076 221 |
| Total Ativos financeiros | <u>95 371 580</u> | <u>-</u> | <u>1 106 827</u> | <u>96 478 407</u> |
| Passivos | | | | |
| Empréstimos obtidos não corrente | 103 550 850 | - | - | 103 550 850 |
| Empréstimos obtidos corrente | 221 812 651 | - | - | 221 812 651 |
| Passivos com obrigações contratuais não corrente | - | - | 118 346 460 | 118 346 460 |
| Passivos com obrigações contratuais corrente | - | - | 24 645 227 | 24 645 227 |
| Fornecedores e outras contas a pagar | <u>155 248 324</u> | <u>-</u> | <u>-</u> | <u>155 248 324</u> |
| Total passivos financeiros | <u>480 611 825</u> | <u>-</u> | <u>142 991 687</u> | <u>623 603 512</u> |

| | 2020 | | | Total |
|--|---|--|--|--------------------|
| | Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado | Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral | Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9 | |
| Ativos | | | | |
| Clientes e contas a receber não corrente | 12.307.223 | - | - | 12.307.223 |
| Caixa e seus equivalentes | 38.724.925 | - | - | 38.724.925 |
| Clientes e outras contas a receber | 50.502.691 | - | 2.414.949 | 52.917.640 |
| Total Ativos financeiros | 101.534.839 | - | 2.414.949 | 103.949.788 |
| Passivos | | | | |
| Empréstimos obtidos não corrente | 99.198.126 | - | - | 99.198.126 |
| Empréstimos obtidos corrente | 172.278.015 | - | - | 172.278.015 |
| Passivos com obrigações contratuais não corrente | - | - | 103.209.451 | 103.209.451 |
| Passivos com obrigações contratuais corrente | - | - | 23.475.983 | 23.475.983 |
| Fornecedores e outras contas a pagar | 143.545.578 | - | - | 143.545.578 |
| Total passivos financeiros | 415.021.719 | - | 126.685.434 | 541.707.153 |

26. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2021 e 2020, o Grupo não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

27. Vendas e Prestação de serviços

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

| | 2021 | 2020 |
|--|--------------------|-------------------|
| Vendas de Produtos | | |
| <i>Merchandising</i> | 18.286 | 27.169 |
| Sub-total | 18.286 | 27.169 |
| Prestação de Serviços | | |
| Exploração aérea | | |
| Voos Regulares | 108.441.831 | 56.542.248 |
| Operações <i>Charter</i> | 6.564.599 | 5.854.180 |
| Assistência a aviões de terceiros | 6.619.538 | 4.358.579 |
| Serviços de gestão aeroportuária | 2.250.464 | 2.534.142 |
| Taxa de terminal | 1.526.725 | 1.337.721 |
| Promoção - América do Norte | 18.739 | 150.061 |
| Comissões de tráfego | 55.511 | 124.603 |
| Outros | 2.838.760 | 1.649.033 |
| Sub-total | 128.316.166 | 72.550.567 |
| Vendas e prestações de serviços | 128.334.452 | 72.577.736 |

Em 2020, a atividade do Grupo foi fortemente impactada pela situação pandémica da COVID-19, que originou uma redução muito significativa da atividade após meados de março de 2020, levando inclusivamente ao cancelamento de voos impostos ao sector da aviação. A SATA foi obrigada, durante o

período de *lock-down*, de 15 de março de 2020 a 30 de junho de 2020, a suspender as ligações aéreas entre todas as ilhas da Região, excetuando os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga, bem como de passageiros, em casos de força maior. Este impacto refletiu-se na prestação de serviços, com maior impacto nas rubricas de transporte de passageiros e assistências a terceiros.

Em 2021, depois de um primeiro semestre ainda fortemente marcado pela pandemia, registaram-se sinais de retoma da atividade com um aumento da exploração aérea na ordem dos 84% (52,6 milhões de Euros) e a introdução da tarifa Açores, para voos a partir de junho, contribuindo com 3,7 milhões de Euros.

28. Subsídios à exploração

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Subsídios à exploração: | | |
| Ajuste direto (Nota 13) | | |
| janeiro a março | 8 750 000 | - |
| abril a setembro | 21 950 073 | - |
| outubro | 3 651 439 | - |
| outubro a dezembro | - | 8 750 000 |
| Contrato obrigação serviço público (Nota 13) | | |
| janeiro a setembro | - | 19 074 330 |
| novembro a dezembro | 4 666 724 | - |
| Reequilíbrio Financeiro (Nota 13) | 6 349 705 | 17 549 798 |
| Compensação Financeira - COVID 19 | 11 960 200 | - |
| Outros | 45 358 | 33 127 |
| | <u>57 373 500</u> | <u>45 407 254</u> |

No âmbito do processo junto da Comissão Europeia e de acordo com a Resolução do Conselho do Governo nº 107/2021 de 13 de maio de 2021, foi autorizada a concessão de uma compensação financeira, no valor de 11.960.200 Euros, à SATA, de modo a compensar danos causados pelas medidas públicas de contenção da pandemia provocada pelo vírus SARS-CoV-2, que conduziu à doença COVID-19.

Os subsídios, registados na rubrica de outros, dizem respeito a um programa de incentivos criado pela ANA Aeroportos para promover o aumento do número de passageiros transportados, a frequência das rotas, eficiência operacional e a abertura de novas rotas.

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

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

29. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2021 e 2020 é como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|---------------------------|--------------------------|
| Combustíveis e lubrificantes | 26.975.538 | 14.027.465 |
| Manutenção e aluguer de motores | 21.273.947 | 23.593.416 |
| Taxas relativas a voo e aeroportuárias | 12.529.127 | 7.085.916 |
| Custos de distribuição e comunicação | 8.919.711 | 4.726.856 |
| <i>Handling</i> | 8.239.006 | 5.799.719 |
| <i>Catering</i> | 3.892.807 | 2.044.769 |
| Honorários e serviços especializados | 3.299.883 | 2.049.803 |
| Rendas e Alugueres | 3.220.802 | 3.140.386 |
| Comissões | 2.437.477 | 1.719.767 |
| Vigilância e Segurança | 2.059.240 | 1.971.028 |
| Deslocações e estadas | 1.878.913 | 1.393.398 |
| Limpeza e higiene | 1.205.237 | 1.041.085 |
| Seguros | 1.158.392 | 864.079 |
| Indemnizações Bagagem e passageiros | 851.500 | 2.604.735 |
| Serviços relativos a tráfego | 731.276 | 320.153 |
| Manutenção programas informáticos e equipamentos | 524.312 | 551.429 |
| Publicidade | 492.697 | 441.670 |
| Transporte Mercadorias e Equipamentos | 459.710 | - |
| Conservação e reparação | 432.694 | 909.425 |
| Manuseamento carga | 173.477 | 185.349 |
| Fretamentos | 128.010 | 957.772 |
| Promoção - América do Norte | - | 466.214 |
| Outros | 2.644.990 | 1.688.747 |
| Fornecimentos e serviços externos | <u>103.528.747</u> | <u>77.583.181</u> |

O aumento dos gastos em 2021 decorre da retoma parcial da atividade face a 2020, ano em que a operação teve muito limitada pela situação da pandemia COVID-19.

O acréscimo da atividade em 2021 teve impacto no aumento dos custos relacionados com as rubricas de Combustíveis e lubrificantes, *handling*, taxas aeroportuárias e fardamentos. De igual modo, o aumento registado no aumento de passageiros transportados impactou as rubricas de custos distribuição comunicação e comissões neste caso igualmente via aumento da receita.

A rubrica Manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com aluguer de motores relacionados com substituição de motores que são removidos das aeronaves para grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16. Em 2021 apresentou um acréscimo, resultado do aumento operacional registado, assim como da necessidade de intervenção de motores previstas no plano de manutenção.

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

O aumento verificado em honorários e serviços especializados deveu-se à necessidade do Grupo contratar apoio especializado no processo com a CE, bem como auditorias de desenvolvimento e otimização de processos de áreas operacionais críticas.

O aumento na rubrica de outros, que inclui diversas rubricas com valores menos significativos, está principalmente relacionado com a prestação de assistência a terceiros (*handling*), devido ao incremento da operação de outras companhias a operar nos Açores, bem como despesas relacionadas com contencioso e notariado, no seguimento do novo Contrato de Concessão do Serviço do Transporte Aéreo Regular no Interior da Região Autónoma dos Açores.

30. Gastos com o pessoal e Reestruturação

Os gastos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2021 e 2020, foram como segue:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|--------------------------|--------------------------|
| <u>Remunerações</u> | | |
| Orgãos sociais | 500.345 | 551.392 |
| Pessoal | <u>55.576.481</u> | <u>50.138.925</u> |
| | 56.076.826 | 50.690.317 |
| <u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u> | | |
| Plano de benefício definido | 192.655 | 148.107 |
| Plano de contribuição definida | 881.095 | 920.006 |
| Prémio de jubilação | <u>255.104</u> | <u>100.894</u> |
| | 1.328.855 | 1.169.008 |
| <u>Encargos sociais</u> | | |
| Encargos sobre remunerações | 12.869.926 | 9.703.338 |
| Custos de acção social | 108.365 | 69.227 |
| Outros | <u>4.354.787</u> | <u>3.537.112</u> |
| | 17.333.077 | 13.309.677 |
| Custos com o pessoal | <u>74.738.759</u> | <u>65.169.002</u> |

O aumento verificado na rubrica de gastos com pessoal deveu-se, em grande parte, ao aumento de rubricas de natureza variável, dependentes da atividade operacional, e à poupança de custos ocorrida em 2020, derivada das medidas de apoio nomeadamente *lay-off*, Complemento Regional de Manutenção dos Postos de Trabalho (CRMCT), Incentivo Regional à Normalização da Atividade Empresarial (IRNAE) e Apoio Imediato à Liquidez (AIL).

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

Gastos de reestruturação

Em 2021 o Grupo registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Pré- reformas e reformas antecipadas | 1 888 572 | 13 722 555 |
| Reestruturação - indemnizações | - | 5 357 142 |
| | <u>1 888 572</u> | <u>19 079 697</u> |

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho o Grupo assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada.

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

A 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeira consolidada um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 13,7 milhões de Euros, fruto da adesão ao referido programa de 52 colaboradores (8 em situação de reforma antecipada e 44 em situação de pré-reforma).

Em 2021, fruto da adesão de 6 colaboradores ao programa de pré-reforma, o Grupo registou um aumento da responsabilidade de cerca de 1,9 milhões de Euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 0,75% para 1%).

Adicionalmente, em 2020, o Conselho de Administração, no âmbito do processo de reestruturação, constituiu uma provisão para reestruturação no valor de 5.357.142 Euros. Aderiram, em 2021, ao programa de rescisões por mútuo acordo, 36 trabalhadores, com o pagamento de indemnizações no valor de 2.899.744 Euros (Ver Nota 18).

31. Outros rendimentos e ganhos

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Rendimentos suplementares | 49.806 | 6.485 |
| Ganhos em inventários | 4.418 | 1.861 |
| Ganhos em ativos tangíveis | - | 1.600 |
| Outros | 335.641 | 475.548 |
| | <u>389.865</u> | <u>485.494</u> |

32. Outros gastos e perdas

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
| Comissões | 794 018 | 920 010 |
| Impostos | 515 981 | 427 761 |
| Perdas em inventários | 33 383 | 1 846 |
| Juros de Mora | 19 788 | 4 400 |
| Penalidades | 19 471 | 169 293 |
| Outros | <u>192 874</u> | <u>284 033</u> |
| | <u>1 575 513</u> | <u>1 807 344</u> |

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito.

33. Gastos e rendimentos financeiros

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|---------------------------|--------------------------|
| Gastos financeiros | | |
| Juros de passivos com obrigações contratuais | 9 264 553 | 7 210 616 |
| Juros empréstimos | 9 155 753 | 5 801 043 |
| Comissões, taxas e outros | 8 820 308 | 2 302 234 |
| Juros suportados (Nota 38) | 1 593 699 | 1 438 849 |
| Juros de Mora | <u>955 759</u> | <u>629 313</u> |
| | <u>29 790 072</u> | <u>17 382 055</u> |
| Rendimentos financeiros | | |
| Juros obtidos (Nota 38) | 199 801 | 1 468 285 |
| Outros | <u>56 311</u> | <u>11 303</u> |
| | <u>256 112</u> | <u>1 479 588</u> |
| Diferenças de câmbio líquidas | | |
| Rendas IFRS 16 | <u>(5 466 458)</u> | <u>7 511 296</u> |
| | <u>(5 466 458)</u> | <u>7 511 296</u> |

Durante o exercício de 2021, o reconhecimento do passivo da locação e respetivo *redelivery* associados a renegociações contratuais, entrada de uma nova aeronave e atualização de estimativas de custos de *phase-out* originaram despesas com juros no valor de, aproximadamente, 7.707 milhares de Euros, sendo o valor remanescente desta rubrica no montante de 1.558 milhares de Euros relacionado com locações das aeronaves pertencentes à frota da SATA Air Açores.

O aumento verificado na rubrica de comissões, taxas e outros, está essencialmente relacionado com gastos de renovação dos financiamentos no montante de 132 milhões de Euros, e com os gastos do novo empréstimo obrigacionista no montante de 120 milhões de Euros, ainda dentro do programa

de Auxílio de Estado concedido pela Comissão Europeia, para fazer face aos impactos provocados pela pandemia COVID-19 na liquidez da SATA Air Açores, no âmbito da prestação das obrigações do serviço público.

Os juros suportados (Nota 23 e 38) estão relacionados com valores a pagar ao GRA pelos apoios de tesouraria cedidos em 2021, tendo sido os mesmos totalmente amortizados até 31 de dezembro de 2021 (Nota 38). Adicionalmente, encontram-se registados, em rendimentos financeiros, juros de mora à Direção Regional do Orçamento e Tesouro no montante de 199.801 Euros (1.468.285 Euros em 2020).

Na sequência da atualização dos valores reconhecidos como passivos com obrigações contratuais, decorrente da aplicação da IFRS 16, registou-se um total de perdas por diferenças de câmbio líquidas de 5.466 milhares de Euros.

34. Imposto do exercício

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|----------------------|-----------------------|
| Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12) | 73 770 | (51 753) |
| Imposto s/ rendimento diferido (Nota 9) | (775) | (2 216) |
| Excesso/insuficiência estimativa imposto | - | 50 080 |
| Imposto sobre o rendimento | <u>72 995</u> | <u>(3 890)</u> |

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|---------------------------|----------------------------|
| Resultado antes de Imposto | (57 492 614) | (88 008 223) |
| Taxa de Imposto | 14,7% | 16,8% |
| | <u>(8 451 414)</u> | <u>(14 785 381)</u> |
| Prejuízos fiscais dedutíveis s/ Imposto diferido | 5 631 356 | 11 374 988 |
| Diferenças temporárias sem imposto diferido | 2 880 660 | 3 392 113 |
| Benefícios Fiscais | 65 250 | 78 879 |
| Tributação autónoma | (172 140) | (127 862) |
| Diferenças permanentes | (26 707) | (57 157) |
| Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores | - | 50 080 |
| Outros ajustamentos | 145 991 | 70 450 |
| Imposto s/ rendimento | <u>72 995</u> | <u>(3 890)</u> |
| Taxa efetiva de imposto | -0,1% | 0,0% |

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

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|-----------------|----------------------|----------------------|
| Taxa de imposto | 14,70% | 16,80% |
| Derrama | 0,00% | 0,00% |
| | <u>14,70%</u> | <u>16,80%</u> |

35. Compromissos

Compromissos com locações

Os pagamentos futuros mínimos não canceláveis dos contratos de locação, assinados para aeronaves cuja entrada prevista deve ocorrer nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023 e 2024, ascendem a aproximadamente 70.829 milhares de Euros em 31 de dezembro de 2021.

36. Contingências

Garantias bancárias

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

| Beneficiário | Início | 2021 | | | 2020 | | |
|---|------------|-----------------------|-------|-------------------|-----------------------|-------|-------------------|
| | | Montante em divisa | Moeda | Euros | Montante em divisa | Moeda | Euros |
| Banco Europeu Investimento (BEI) | 05-01-2010 | 3.527.045 | EUR | 3.527.045 | 7.054.091 | EUR | 7.054.091 |
| Região Autónoma dos Açores | 20-10-2021 | 3.499.990 | EUR | 3.499.990 | - | - | - |
| Região Autónoma dos Açores | 20-10-2021 | 3.499.990 | EUR | 3.499.990 | - | - | - |
| Região Autónoma dos Açores | 30-09-2021 | 1.200.000 | EUR | 1.200.000 | - | - | - |
| Secretaria Regional Economia | 30-06-2005 | 696.537 | EUR | 696.537 | 696.537 | EUR | 696.537 |
| ARC- Airlines Reporting Corporation | 10-04-2018 | 463.000 | USD | 408.763 | 463.000 | USD | 377.299 |
| Massachusetts Port Authority | 06-12-2010 | 241.910 | USD | 213.582 | 241.910 | USD | 197.132 |
| U.S. Customs and Border Protection | 03-05-2008 | 230.000 | USD | 203.067 | 230.000 | USD | 187.427 |
| De Lage Landen Internacional B.V. - Sucursal em Portugal (NovaBase) | 01-04-2017 | 125.313 | EUR | 125.313 | 125.313 | EUR | 125.313 |
| The Greater Toronto Airport Auth. | 31-12-2009 | 176.866 | CAD | 122.886 | 176.866 | CAD | 113.141 |
| Fraport AG Frankfurt Services wordline | 30-11-2016 | 120.000 | EUR | 120.000 | 120.000 | EUR | 120.000 |
| ANA Aeroportos, S.A. | 06-05-2021 | 53.599 | EUR | 53.599 | - | - | - |
| Port of Oakland | 15-12-2010 | 60.000 | USD | 52.974 | 60.000 | USD | 48.894 |
| SPLITBURGO SOC. IMB. S.A. | 23-07-2021 | 44.969 | EUR | 44.969 | - | - | - |
| ANA Aeroportos, S.A. | 26-06-2008 | 12.000 | EUR | 12.000 | 12.000 | EUR | 12.000 |
| Ibéria Linhas de Espanha | 04-12-2014 | 10.000 | EUR | 10.000 | 10.000 | EUR | 10.000 |
| Associação do Turismo dos Açores | 11-08-2021 | 6.000 | EUR | 6.000 | - | - | - |
| Direcção Geral das Alfândegas | 17-09-2021 | 8.000 | EUR | 8.000 | - | - | - |
| Direcção Geral das Alfândegas | 28-04-2016 | 3.000 | EUR | 3.000 | 3.000 | EUR | 3.000 |
| Região Autónoma dos Açores | 01-10-2015 | - | - | - | 875.000 | EUR | 875.000 |
| AENA | 26-10-2012 | - | - | - | 140.000 | EUR | 140.000 |
| Servisair | 24-12-2008 | - | - | - | 90.000 | CAD | 57.573 |
| Direcção Geral das Alfândegas | 28-04-2016 | - | - | - | 25.000 | EUR | 25.000 |
| | | | | 13.807.715 | | | 10.042.407 |

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

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

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2021 e 2020, o Grupo não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

37. Perímetro da consolidação

As Empresas do Grupo incluídas na consolidação à data de 31 de dezembro de 2021 e 2020 são as seguintes:

| Designação | Atividade | Sede | 31 de dezembro de 2021 | | | | | |
|-----------------------------------|---|---------------|------------------------|-------------|-------------|--------------------|-------------------|----------|
| | | | Capital próprio | Ativos | Passivos | Volume de negócios | Lucro/ (prejuízo) | % detida |
| SATA Air Açores | Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou <i>handling</i> Manutenção de aeronaves | Ponta Delgada | (109.098.341) | 368.078.460 | 477.176.802 | 33.743.504 | (6.801.736) | n.a. |
| SATA Internacional | Transporte aéreo regular | Ponta Delgada | (332.525.998) | 168.825.328 | 501.351.326 | 101.538.696 | (50.331.157) | 100% |
| SATA Gestão Aeródromos | Gestão de infra-estruturas aeroportuárias | Ponta Delgada | 1.593.346 | 9.875.391 | 8.282.046 | 3.344.097 | (10.494) | 100% |
| Azores Airlines Vacations América | Atividades relacionadas com viagens e turismo | EUA | 774.211 | 3.062.552 | 2.288.341 | 347.464 | (136.741) | 100% |

| Designação | Atividade | Sede | 31 de dezembro de 2020 | | | | | |
|-----------------------------------|---|---------------|------------------------|-------------|-------------|--------------------|-------------------|----------|
| | | | Capital próprio | Ativos | Passivos | Volume de negócios | Lucro/ (prejuízo) | % detida |
| SATA Air Açores (reexpresso) | Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou <i>handling</i> Manutenção de aeronaves | Ponta Delgada | (103.780.967) | 324.996.726 | 428.777.694 | 20.843.446 | (17.750.038) | n.a. |
| SATA Internacional (reexpresso) | Transporte aéreo regular | Ponta Delgada | (282.194.840) | 138.874.420 | 421.069.259 | 56.924.750 | (68.387.945) | 100% |
| SATA Gestão Aeródromos | Gestão de infra-estruturas aeroportuárias | Ponta Delgada | 1.603.840 | 9.572.612 | 7.968.773 | 3.274.308 | (995.771) | 100% |
| Azores Airlines Vacations América | Atividades relacionadas com viagens e turismo | EUA | 969.539 | 2.136.602 | 1.167.063 | 309.540 | (568.876) | 100% |
| Azores Airlines Vacations Canada | Atividades relacionadas com viagens e turismo | Canadá | 1.120.064 | 1.229.244 | 109.180 | 128.463 | (309.482) | 100% |

Com referência a 1 de janeiro de 2021, procedeu-se à liquidação da subsidiária Azores Airlines Vacation (Canadá), pelo facto da mesma ter sido encerrada, tendo originado um proveito de 114,4 milhares de Euros.

A 31 de dezembro de 2020 esta subsidiária apresentava um ativo líquido de 1.120.064 Euros.

38. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o Grupo SATA é detido em 100% pelo Governo Regional dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração do Grupo foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da SATA. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração do Grupo ascenderam a 483.545 Euros (534.592 Euros em 2020).

Saldos e transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2021 e 2020, são como segue:

| | 2021 | 2020 |
|---|-------------------|-------------------|
| Outras contas a receber (Nota 13) | | |
| Governo Regional dos Açores | 19 672 182 | 34 924 816 |
| DRPFE | 189 248 | 229 424 |
| | 19 861 430 | 35 154 240 |
| Outras contas a pagar (Nota 23) | | |
| Governo Regional dos Açores | 83 288 603 | 74 019 584 |
| Secretaria Regional dos Transportes , Turismo e Energia | 6 453 125 | 4 091 783 |
| | 89 741 728 | 78 111 367 |

Os valores a receber do GRA, dizem respeito i) a parte do Ajuste Direto da Concessão do Serviço Aéreo Regular no Interior da RAA, no período de abril a setembro, ii) do Ajuste Direto do Serviço Aéreo Regular no Interior da RAA, no período de outubro e iii) do novo Contrato de Concessão do Serviço do Transporte Aéreo Regular no Interior da RAA que teve início a partir de novembro de 2021.

No decorrer do processo de Auxílios de Estado, junto da Comissão Europeia, foi autorizada a realização de um Empréstimo Acionista, por parte do GRA, no montante de 82,5 milhões de Euros à SATA Air Açores. Este valor encontra-se registado na rubrica de contas a pagar ao Governo Regional do Açores, tendo sido adicionalmente constituída uma caução no montante de 198.523 Euros (Nota 13).

Os valores a pagar ao GRA a 31 de dezembro de 2020, foram liquidados em 2021 e referem-se à verba a devolver no âmbito da redução do capital social da SATA Air Açores, na sequência da decisão por parte do GRA em que a SATA Air Açores deveria adotar as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados no passado, não autorizados pela Comissão Europeia.

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 189.248 Euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 229.424 Euros em 2020).

Os valores a pagar à SRTTE, justificam-se pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Notas 13 e 23).

| | <u>2021</u> | <u>2020</u> |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Serviços prestados e subsídios à exploração (Notas 27 e 28) | | |
| Secretaria Regional dos Transportes , Turismo e Energia | 2 250 464 | 2 534 142 |
| Governo Regional dos Açores | 48 653 675 | 45 374 127 |
| | <u>50 904 139</u> | <u>47 908 269</u> |
| | | |
| Rendimentos financeiros (Nota 33) | | |
| Governo Regional dos Açores | 199 801 | 1 468 285 |
| | <u>199 801</u> | <u>1 468 285</u> |
| | | |
| Gastos financeiros (Nota 33) | | |
| Governo Regional dos Açores | 1 593 699 | 1 438 849 |
| | <u>1 593 699</u> | <u>1 438 849</u> |

A natureza dos saldos e transações com a Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia e a Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais encontram-se descritas na nota das outras contas a receber (Nota 13) e outras contas a pagar (Nota 23).

39. Eventos subsequentes

A 24 de fevereiro de 2022 inicia-se uma guerra na Ucrânia pela invasão militar por parte da Rússia, considerada uma "catástrofe" para o mundo e que vai reduzir o crescimento económico global, tendo já consequências estimadas duradouras para a economia mundial. Alguns efeitos do conflito nas economias devem continuar mesmo com o seu fim, reduzindo o ritmo da atividade económica mundial. O mercado mais afetado, porém, tem sido o europeu, com previsão de queda de atividade e alta do desemprego, o que pode acabar por ter repercussões negativas na atividade económica global.

Outra consequência diretamente associada à guerra está relacionada com o aumento do preço das *commodities*. A Rússia e a Ucrânia são países relevantes na produção de grãos como soja, milho e trigo, e a economia russa é bastante ligada ao petróleo, gás natural e minerais como o alumínio. Especialmente problemático é o petróleo, principalmente quando estamos a olhar para os indicadores financeiros de uma companhia aérea, cujo barril de *Brent* passou da casa dos 90 USD para os 120 USD.

Com muitos países já com níveis de inflação elevados e uma economia em dificuldade, fruto dos dois anos de COVID-19, esta alta piorou ainda mais as condições da economia global, forçando os países a aumentarem os juros para combater a inflação, às custas de uma redução da atividade económica.

A Europa, altamente dependente do gás russo para energia e aquecimento, vê os preços a aumentar substancialmente, piorando o cenário inflacionário do continente e gerando um desafio para o Banco Central Europeu (BCE) de conter a inflação, mas evitar recessão.

Mais recentemente, em março de 2022, outro fator com potencial impacto na atividade do Grupo SATA diz respeito à crise sismovulcânica verificada na Ilha de São Jorge, ilha do Grupo Central, tendo sido declarada a situação de alerta. A interdição e evacuação de populações está a decorrer. A atividade sísmica na ilha de São Jorge continua acima do normal, tendo o CIVISA elevado o nível de alerta vulcânico na ilha de São Jorge para V4 (de um total de cinco), o que significa possibilidade real de erupção.

A verificar-se este cenário, a atividade da SATA Air Açores e da própria SATA Internacional poderá ficar comprometida, uma vez que, tal como já aconteceu no passado noutras situações (ex.: vulcão do glaciar Eyjafjallajokull, no sul da Islândia), as nuvens de cinzas expelidas pelo vulcão podem obrigar ao encerramento de espaço aéreo e aeroportos, pelo menos no Grupo Central, que é constituído por cinco ilhas - Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, levando ao cancelamento de alguns voos para estas ilhas.

O risco que uma situação destas representa para o transporte aéreo prende-se com a forma como afeta a visibilidade e a possibilidade de partículas microscópicas serem sugadas para os motores dos aviões e provocar avarias.

A verificar-se este cenário de erupção vulcânica estima-se um impacto significativo no setor turístico da ilha / ilhas do Grupo Central, com abrandamento da atividade do Grupo SATA, gerando eventualmente a necessidade de reprogramação e desvio de voos para outras ilhas. Daqui resultará um decréscimo exponencial do número de visitantes, afetando diretamente empresas e economia dependentes da receita gerada pelo turismo.

No seguimento do processo que decorreu junto da Comissão Europeia, esta, através das suas decisões²², autorizou a concessão à SATA de um auxílio à liquidez de 255,5 milhões de Euros, podendo assumir a forma i) de garantia a prestar pela Região Autónoma dos Açores; ii) das obrigações de pagamento de um ou mais empréstimos da SATA e iii) da disponibilização pela Região Autónoma dos Açores, de um ou mais empréstimos à SATA.

Nesse âmbito, a SATA Air Açores acordou Operações de Financiamento com o Deutsche Bank Aktiengesellschaft, garantidas pela Região Autónoma dos Açores²³.

As referidas Operações de Financiamento consubstanciaram a emissão, pela SATA Air Açores, de obrigações com o valor global de 155 milhões de Euros. Os termos e condições destas obrigações previam, na ausência de uma decisão da Comissão Europeia, até 30 de abril de 2022, relativa ao plano de reestruturação da SATA Air Açores, uma obrigação de reembolso antecipado obrigatório dos respetivos montantes em dívida pela SATA Air Açores.

Os credores obrigacionistas, no âmbito das Operações de Financiamento, manifestaram-se disponíveis para, na ausência da referida decisão, aceitar a substituição da SATA Air Açores pela Região Autónoma dos Açores, como entidade emitente das mencionadas obrigações.

Pelo facto de estas Operações de Financiamento serem garantidas pela Região Autónoma dos Açores e já constarem do perímetro de consolidação da Região, a alteração da respetiva entidade emitente não consubstancia um acréscimo das responsabilidades financeiras da Região Autónoma dos Açores, e dispensa o reembolso antecipado obrigatório das obrigações pela SATA Air Açores, ou pelo Governo Regional dos Açores, no dia 10 de maio de 2022.

Assim, ao abrigo e em cumprimento da Decisão da Comissão Europeia C(2021)8128, de 5 de novembro de 2021, e nos termos das alíneas d) e e) do n.º 1 do artigo 90.º do Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores, e do artigo 26.º do Decreto Legislativo Regional n.º 38 /2021/A, de 23 de dezembro, que aprova o orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2022, o Conselho do Governo resolveu aceitar, conforme deliberação a tomar pelos respetivos obrigacionistas, a substituição da SATA Air Açores pela Região Autónoma dos Açores, como entidade emitente das obrigações emitidas no âmbito das Operações de Financiamento, a que se referem as Resoluções do Conselho do Governo n.ºs 276/2020, de 27 de outubro, e 143/2021, de 9 de junho.²⁴

Ainda de referir, que a ausência de decisão da Comissão Europeia levou, também, à prorrogação da Operação de Financiamento entre a SATA Air Açores e o Banco BPI, S.A., garantida pela Região Autónoma dos Açores, de 37,5 milhões de Euros.²⁵ Neste sentido, a Garantia foi prorrogada até 31 de julho de 2022²⁶.

²² Decisões C(200)5764, de 18 de agosto de 2020, C(2021)3254, de 30 de abril de 2021 e C(2021)8128, de 5 de novembro de 2021

²³ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 159, de 27 de outubro de 2020, e da Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2021, de 9 de junho, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 89, de 9 de junho de 2021, e dos Despachos do Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública n.º 2527/2021, de 2 de novembro, publicado no Jornal Oficial, II Série, n.º 217, de 2 de novembro de 2021, e n.º 286/2022, de 28 de fevereiro, publicado no Jornal Oficial, II Série, n.º 41, de 28 de fevereiro de 2022

²⁴ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 73/2022 de 6 de maio de 2022

²⁵ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 159, de 27 de outubro de 2020, prorrogada a coberto das Resoluções do Conselho do Governo n.º 85/2021, de 16 de abril, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 56, de 16 de abril de 2021, e n.º 258/2021, de 15 de novembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 191, de 15 de novembro de 2021

²⁶ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 92/2022 de 26 de maio de 2022

Importa, ainda referir, que no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, a 7 de junho de 2022, serão realizados aumentos de capital por parte do GRA, tendo o Grupo SATA autorização para levantar um empréstimo garantido pelo GRA (Nota 1).

CONTABILISTA CERTIFICADA



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)



João Delvino Chaves Batista
(Administrador não Executivo)

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (Contas Consolidadas 2021)



Exmo. Senhor acionista da
SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.,

Nos termos da lei e do mandato que nos conferiram, apresentamos o relatório sobre a atividade fiscalizadora desenvolvida e damos parecer sobre o relatório consolidado de gestão e as demonstrações financeiras consolidadas apresentadas pelo Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (o Grupo), relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021.

1. Relatório sobre a atividade desenvolvida

No desempenho das funções que lhe são cometidas, o Conselho Fiscal procedeu com a frequência e a extensão que entendeu necessárias, ao acompanhamento da atividade do Grupo, a uma revisão geral dos procedimentos contabilísticos relacionados com o processo de consolidação e a outros elementos comprovativos e do cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo reunido com alguns responsáveis da entidade e dos órgãos de fiscalização.

O relatório consolidado de gestão satisfaz de um modo geral os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor e verificámos que existe concordância do seu conteúdo com as demonstrações financeiras consolidadas, que, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais, sendo esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., e do conjunto de empresas incluídas no perímetro de consolidação.

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. preparou e apresentou as demonstrações financeiras consolidadas em referência ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021 de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS), adotadas pela União Europeia.

Verificámos que o perímetro de consolidação foi definido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., como empresa consolidante, de harmonia com estabelecido na legislação em vigor e que, nos seus aspetos essenciais, foram apropriadamente aplicadas as normas de consolidação de contas definidas nessas normas internacionais.

Relativamente às empresas integradas no perímetro de consolidação, apreciamos o respetivo Relatório do Conselho de Administração e, quando aplicável, o Parecer e o Relatório emitidos pelo seu órgão de fiscalização e a Certificação Legal das Contas.

As demonstrações financeiras consolidadas do Grupo (que evidencia um total de balanço de 257.823.663 e um total de capital próprio negativo de 440.234.781 euros, incluindo um

resultado líquido negativo de 57.419.619 euros) foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, embora essa continuidade se encontra essencialmente dependente da rentabilidade futura das suas operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos e do reforço dos seus capitais próprios, em conformidade com o estabelecido no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022.

De referir que a Comissão Europeia avaliou o Plano de reestruturação do Grupo SATA para o período 2021-2025 que estabelece um pacote de medidas destinadas a garantir a continuidade das operações e a sua viabilidade a longo prazo. Em particular, o plano prevê, entre outras medidas: (i) o aumento da eficiência e medidas de redução de custos, (ii) a alienação de uma participação de controlo (51%) da Sata Internacional - Azores Airlines, (iii) a divisão e alienação do negócio de assistência em escala (handling), (iv) a reorganização da estrutura societária com a criação de uma holding que substituirá a SATA Air Açores no controlo da sua subsidiárias (SATA Air Açores, Sata Internacional-Azores Airlines e SGA), (v) bem como a otimização da rede e medidas de agilização do trabalho. Após a avaliação, a Comissão Europeia aprovou a concessão de um auxílio à reestruturação, a ser concretizado pelo Governo Regional dos Açores, no montante total de 453,25 milhões de euros, dos quais: (i) 144,5 milhões de euros, sob a forma de empréstimo direto (ii) 173,8 milhões de euros, sob forma de assunção de dívida, totalizando 318,25 milhões de euros a converter em capital próprio (iii) e 135 milhões de euros através de concessão de garantia a empréstimos bancários e outras instituições financeiras, até ao ano de 2028.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2021, a demonstração dos resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados, a demonstração dos fluxos de caixa consolidados, do exercício findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas.

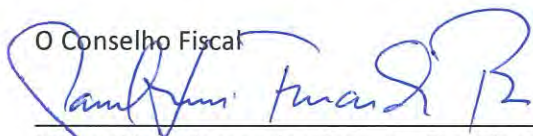
2. Parecer

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas consolidadas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras consolidadas, com as quais concordamos, o Conselho Fiscal é de parecer que o acionista único aprove o Relatório e Contas Consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2021.

Ponta Delgada, 20 de junho de 2022

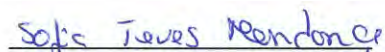
O Conselho Fiscal



Manuel Luis Fernandes Branco – Presidente



Carlos Eduardo Ferreira Oliveira - Vogal


Sofia Teves Mendonça – Vogal

Sócios

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

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.** (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de Dezembro de 2021 (que evidencia um total de 257.823.663 euros e um total de capital próprio negativo de 440.234.781 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 57.419.619 euros), a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativas ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.** em 31 de Dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião

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

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



Sócios

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2021 as demonstrações financeiras consolidadas do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 440.235 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 341.293 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.6 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado do Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”), bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, suportado pelas injeções de capital no Grupo SATA previstas no Plano de Reestruturação Aprovado.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.6 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da concretização dos aumentos de capital e de financiamento bancário, garantido pelo Governo Regional dos Açores, nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado; (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado; (iii) da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação Aprovado; e (iv) dos impactos da evolução do conflito na Ucrânia e da evolução da atividade sísmo-vulcânica na ilha de São Jorge.

Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura do Grupo, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

Importa salientar que as demonstrações financeiras consolidadas não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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



Sócios

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

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras consolidadas

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

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

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



Sócios

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

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

Sócios

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

- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

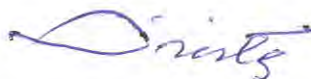
A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório consolidado de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório consolidado de gestão

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

Ponta Delgada, 17 de Junho de 2022



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



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 257.823.663 euros e um total de capital próprio negativo de 440.234.781 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 57.419.619 euros), a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração da alteração dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2021 as demonstrações financeiras consolidadas do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 440.235 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 341.293 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.6 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado.

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

do Grupo SATA ("Plano de Reestruturação Aprovado"), bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, suportado pelas injeções de capital no Grupo SATA previstas no Plano de Reestruturação Aprovado.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.6 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da concretização dos aumentos de capital e de financiamento bancário, garantido pelo Governo Regional dos Açores, nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado; (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado; (iii) da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação Aprovado; e (iv) dos impactos da evolução do conflito na Ucrânia e da evolução da atividade sísmo-vulcânica na ilha de São Jorge.

Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura do Grupo, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

Importa salientar que as demonstrações financeiras consolidadas não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras consolidadas

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira consolidada, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa consolidados do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- b) elaboração do relatório consolidado 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 consolidadas isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

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

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

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

- f) obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria; e
- g) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

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

17 de junho de 2022

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



Hugo Miguel Patrício Dias, ROC nº 1432
Registado na CMVM com o nº 20161042