



RELATÓRIO DE GESTÃO 2021
SATA INTERNACIONAL - AZORES AIRLINES



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
 - A AZORES AIRLINES
 - AS PESSOAS
 - SUSTENTABILIDADE
 - GOVERNO DA SOCIEDADE
 - GESTÃO DO RISCO
- 30** ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 48** ANÁLISE DE RESULTADOS
- 54** EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 56** ASPETOS REGULAMENTARES
- 59** SOBRE O RELATÓRIO
- 61** GLOSSÁRIO
- 62** 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 afeiçoaram 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 sísmovulcânica na Ilha de São Jorge. Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade de a Empresa 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 sísmovulcânica, o Conselho de Administração considera que existem cenários pessimistas que podem criar dúvidas sobre a capacidade da Empresa 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 da Empresa 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: 304.640
2019: 945.775¹

648.377

NÚMERO DE VOOS

2020: 3.921
2019: 6.959¹

5.830

LUGARES DISPONIBILIZADOS

2020: 613.872
2019: 1.197.356¹

977.341

TAXA DE OCUPAÇÃO (LOAD FACTOR)

2020: 50%
2019: 80%

66%

RPK² (MILHÕES)

2020: 594
2019: 2.071

1.197

ASK³ (MILHÕES)

2020: 1.199
2019: 2.582

1.815

CARGA/CORREIO TRANSPORTADOS (TONELADAS)

2020: 3.804
2019: 3.193¹

3.677

O DESEMPENHO
FINANCEIRO E
OPERACIONAL
ALCANÇOU UMA
RECUPERAÇÃO
NOTÁVEL.

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

² Lugares-quilómetro utilizados.

³ Lugares-quilómetro oferecidos.



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 €) **-7.230**
2020: -39.006
2019: -22.313

RESULTADO LÍQUIDO (MILHARES €) **-50.331**
2020: -68.388
2019: -55.814

DÍVIDA LÍQUIDA² (MILHARES €) **289.904**
2020: 219.906³
2019: 133.037

GASTOS EM COMBUSTÍVEL (MILHARES € | CUSTOS⁴ %) **22.681**
2020: 11.772 | 12%
2019: 37.064 | 21%
19%

TRABALHADORES⁵ **593**
2020: 620
2019: 591

HORAS DE FORMAÇÃO **20.465**
2020: 13.281
2019: 22.087

CONSUMO DE JET FUEL (TON) **35.379**
2020: 23.584
2019: 53.996

EMISSÕES DE CO₂⁶ (TCO₂E) **111.445**
2020: 74.290
2019: 170.088

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

² Valor inclui Dívida Intra-grupo.

³ Discrepância face aos valores publicados no relatório do ano de 2020, uma vez que foram alvo de ajustes, após a data de publicação.

⁴ Gastos operacionais excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

⁵ Trabalhadores com contrato permanente ou de prazo indeterminado.

⁶ Emissões de aeronaves da Azores Airlines.

O NOSSO ADN

TRABALHAMOS
TODOS OS DIAS
PARA QUE CADA
UM DOS NOSSOS
PASSAGEIROS SE
SINTA SEGURO,
RECEBIDO E
ACONCHEGADO,
NUMA FAMILIARIDADE
CARATERÍSTICA
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.

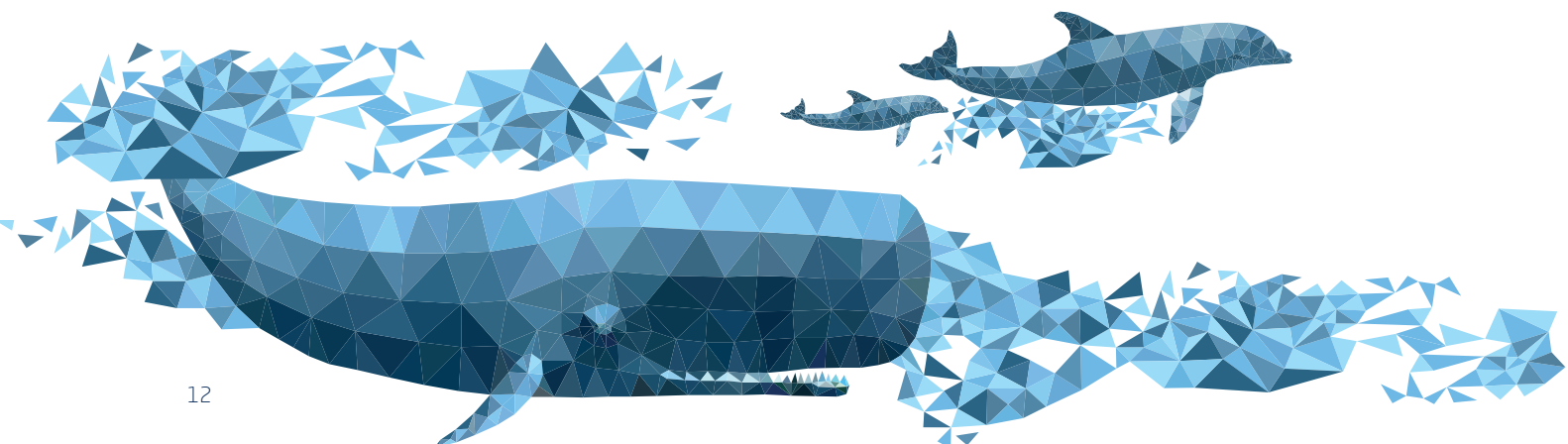
Visão Ambicionamos ser reconhecidos, em todo o mundo, como a melhor opção para viajar para e dentro do arquipélago dos Açores.

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 LIGAR OS AÇORES AO MUNDO.
HOJE, SOMOS A COMPANHIA AÉREA DE REFERÊNCIA
PARA VIAJAR PARA OS AÇORES.**

AZORES AIRLINES

Com 50 anos de experiência a voar nos Açores, a SATA decidiu voar ainda mais alto e iniciar a operação aérea no exterior do arquipélago com voos não-regulares charter para operadores turísticos nacionais e estrangeiros.

Assim nasceu, em 1998, a SATA Internacional - Azores Airlines.

A companhia aérea voa, hoje, para vários destinos na Europa, África e América do Norte e aposta num serviço de qualidade que prima, acima de tudo, pelo bem-estar dos seus clientes, oferecendo-lhes uma vasta gama de serviços versáteis, que se ajustam às suas necessidades e expectativas, e que se caracterizam por refletir, em cada momento, a hospitalidade e a genuinidade do povo açoriano.

Nasceu em 1998 com o objetivo de construir pontes aéreas entre o arquipélago dos Açores e o mundo, e de levar cada vez mais longe a beleza das ilhas açoreanas, a hospitalidade das suas gentes e a riqueza da sua cultura.



FROTA

A Azores Airlines investiu na renovação da sua frota. Conta com aeronaves modernas, mais eficientes e mais confortáveis.

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



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



AS PESSOAS

À semelhança do que ocorreu nas restantes empresas do grupo, também na Azores Airlines o ano foi caracterizado pela reorganização interna que ocorre com o objetivo de tornar o serviço de transporte aéreo prestado pela transportadora açoriana mais eficiente e cada vez mais singular e diferenciado, a fim de prosperar no seio de um setor particularmente desafiante e extremamente competitivo.

Por forma a consubstanciar a estratégia de melhoria constante ao longo do ano de 2021 foi mantido o investimento na formação de ativos, em particular nas áreas operacionais, garantindo a integração dos novos equipamentos Airbus A321 neo LR. O importante investimento que representa a integração de novos equipamentos fez-se acompanhar de igual reforço na área formativa, visto que corresponde à realização de cursos de formação adequados aos novos modelos de aeronave.

Tendo em consideração a sazonalidade a que está sujeita a atividade da companhia aérea, bem como a necessidade de colmatar ausências temporárias dos trabalhadores, a transportadora, tal como nas restantes empresas, recorreu à contratação temporária de recursos humanos. Mais em 2021 do que em 2020, dado que a atividade, em 2021, beneficiou de um incremento expressivo. O comportamento ascendente da curva da procura obrigou ao reforço da atividade de transporte aéreo.

Tal como nas restantes 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 este decréscimo apenas produzirá efeitos práticos em 2022, dado que o vínculo laboral cessou a 31 de dezembro de 2021.

CONTRATOS PERMANENTES OU DE PRAZO INDETERMINADO

593

2020: 620
2019: 591

CONTRATOS TEMPORÁRIOS OU DE PRAZO DETERMINADO

24

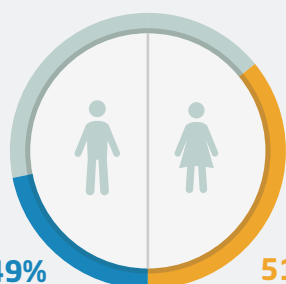
2020: 10
2019: 42

	2019	2020	2021
horas de formação	22.087	13.281	20.465
ações de formação	376	512	543
número de formandos	1.187	1.542	1.669

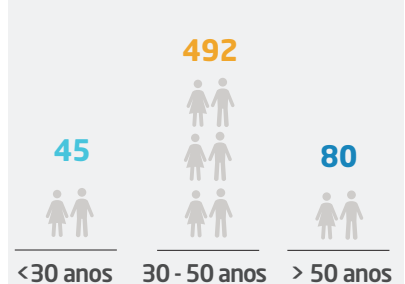


INDICADORES DE FORMAÇÃO

TRABALHADORES POR GÉNERO



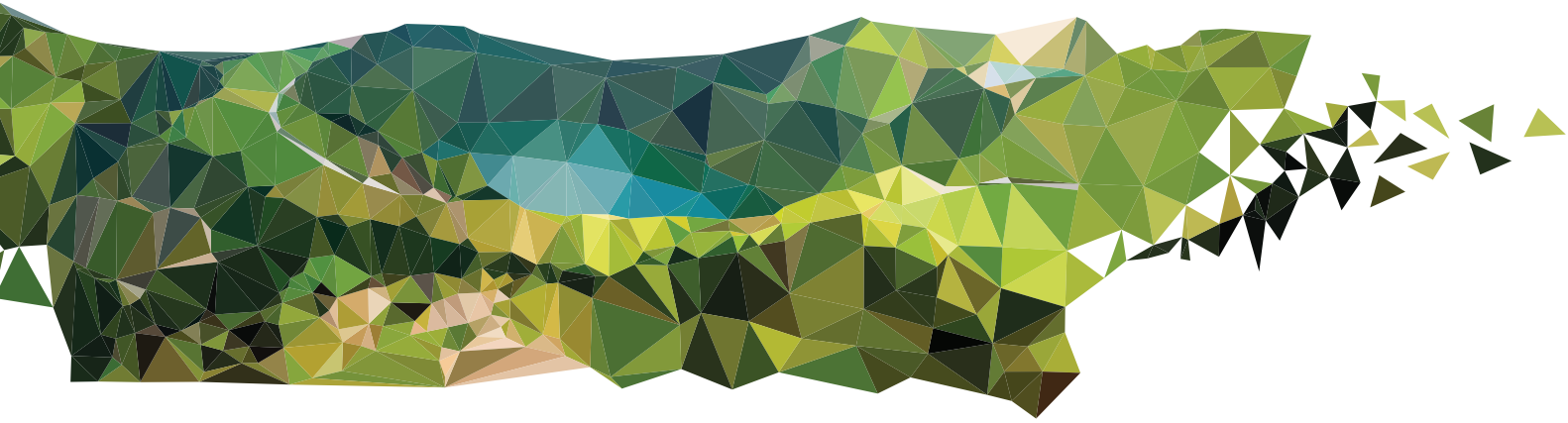
TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA



TRABALHADORES POR ÁREA GEOGRÁFICA



**A AZORES AIRLINES DEU CONTINUIDADE
EM 2021 AO PROCESSO DE RENOVAÇÃO
DA SUA FROTA E ESTA REALIDADE EXPLICA
A MAIOR DINÂMICA INTERNA, EM PARTICULAR
NAS ÁREAS OPERACIONAIS.**



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 ELECTRONIC 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. Permiteu, 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

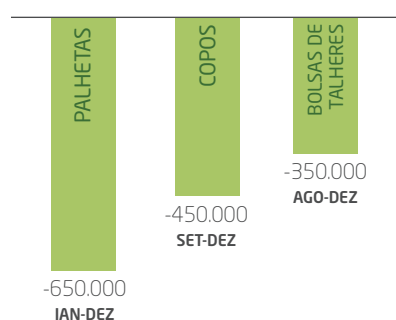
Em 2021, o Grupo SATA apresentou alternativas mais sustentáveis, tendo sido substituídos mais de 1 milhão de artigos individuais de plástico

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.

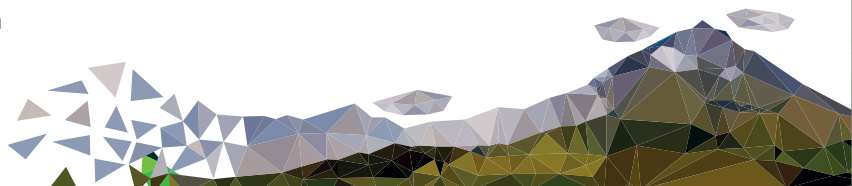
SOMOS SIGNATÁRIOS DA CARTILHA DE SUSTENTABILIDADE DOS AÇORES

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	Carlos Eduardo da Silva Melo Bento
Vice-Presidente	Sara Cristina Brum de Medeiros
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: 1
% 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	Rúben Mota Cordeiro
Vogais Efetivas	Catarina Isabel Furtado Pacheco
	Vera Silva Amaro
Vogal Suplente	Marco António Fernandes Chaves

REMUNERAÇÃO

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

Revisor Oficial de Contas

Revisor Oficial de Contas	Manuel Luís Fernandes Branco	REMUNERAÇÃO
2017 Data da primeira designação	2 Número de mandatos	14.500 € anuais.
		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: 23 % 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: 24 % 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: 23 % 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 perspectivas 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 reverteva 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.

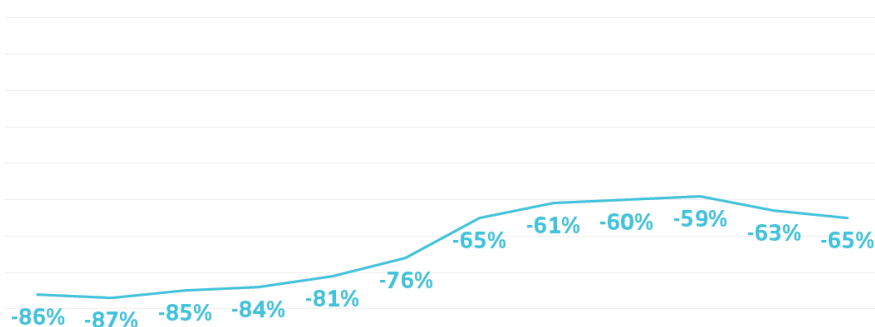
SETOR DO TURISMO

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

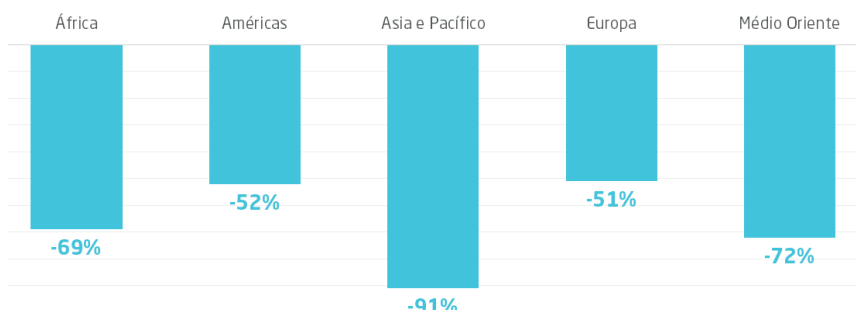
muito aquém dos valores pré-pandemia de 2019, fortemente condicionado pelas taxas desiguais de vacinação entre países e novas variantes da covid-19, que geram mais restrições nas viagens. Estima-se que o ano de 2021 tenha terminado com perdas de USD 2 triliões, prevendo a OMT uma recuperação frágil e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

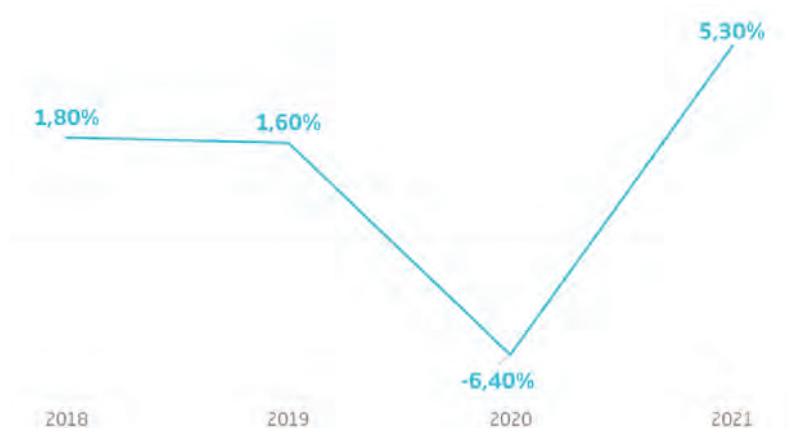
² Fonte: Tourism Direct Gross Domestic Product (TDGDP).

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.

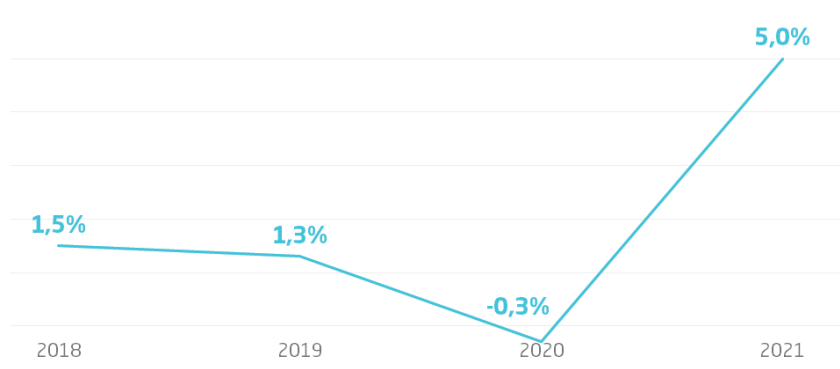
ZONA EURO (AE-19) - PIB REAL ¹



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 constrangimentos 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 constrangimentos na cadeia de abastecimento, originando assim níveis de inflação sem precedentes. À medida que o mundo emerge lentamente da pandemia, é expetável

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 constrangimentos 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

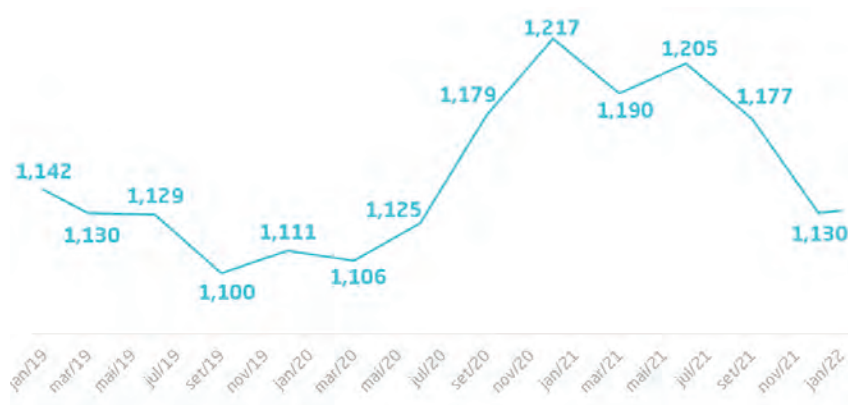
Comum" e o envelhecimento da população estarem a aumentar a incerteza económica. Se o crescimento for inferior, a tentação de cortar as taxas de juros provavelmente aumentará, arriscando um movimento adverso nos mercados cambiais. A moeda na União Europeia foi influenciada pelo abrandamento do EUR/USD 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 Economics 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

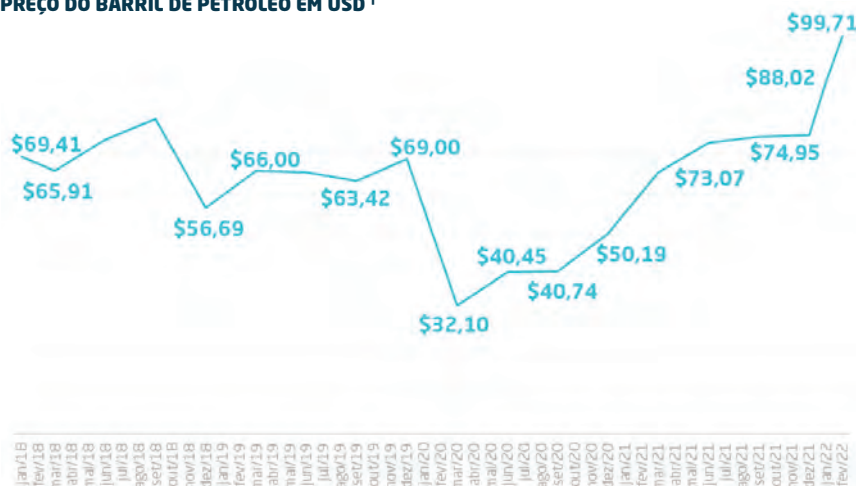


BRENT PETRÓLEO BRUTO

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

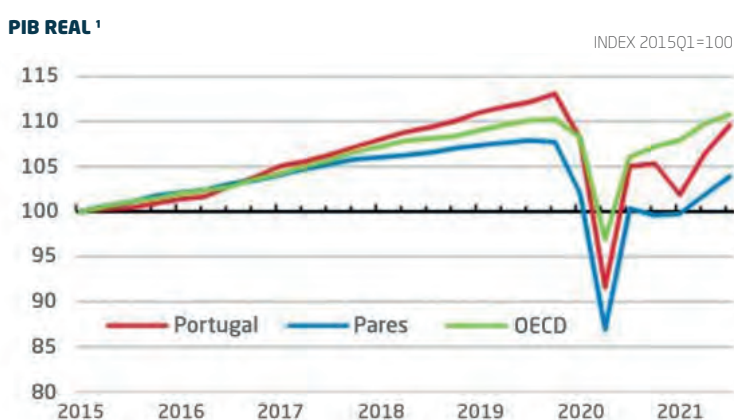
CONTEXTO ECONÓMICO NACIONAL

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

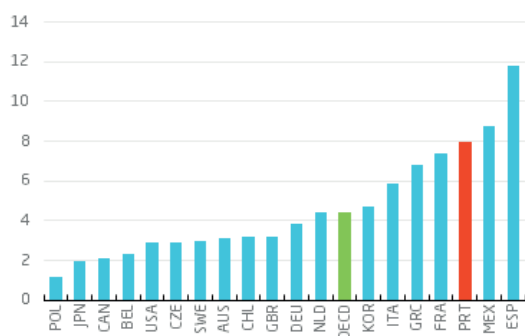
nas cadeias de distribuição com impacto nos preços das matérias-primas. Gradualmente, vão-se vislumbrando sinais de recuperação em setores de atividade como construção civil e produção industrial.

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).

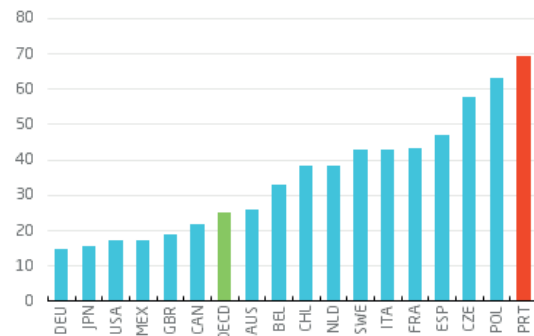
¹ Fonte: OECD Economic Outlook: statistics and projections (base de dados) e atualizações.

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

% TURISMO NO PIB ¹

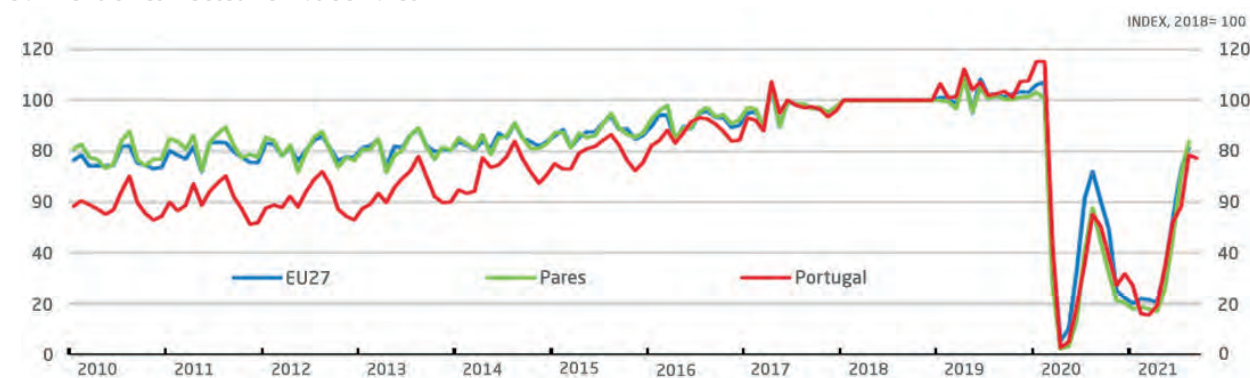


TURISMO ESTRANGEIRO - % NO TOTAL DE RECEITAS DO SETOR ¹



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.

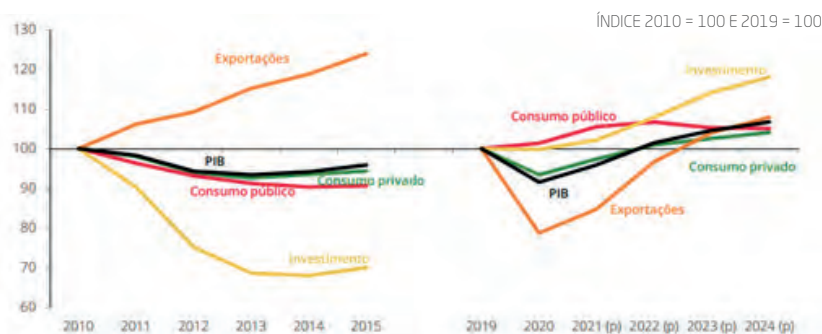
² Fonte: Boletim Económico, dezembro 2021 - Banco de Portugal.

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

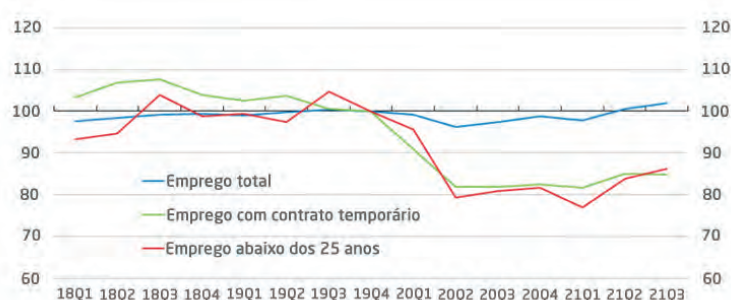
COMPARAÇÃO DA CRISE PANDÉMICA COM A CRISE DE 2011-13 ¹ PIB e principais componentes da procura líquidas de conteúdos importados



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

EMPREGO ²

2019T4= 100

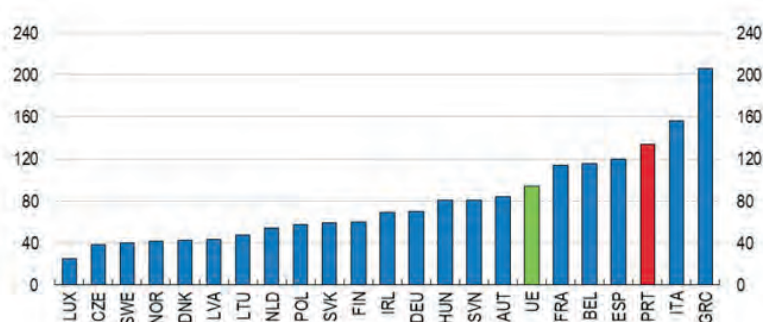


e redução dos níveis de pobreza. Os programas de apoio e manutenção do emprego, nomeadamente o *lay-off* simplificado, reintroduzido em janeiro de 2021, foram importantes na mitigação do número de empregos perdidos durante a pandemia, com a taxa de emprego a registar no terceiro trimestre de 2021 o valor 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.

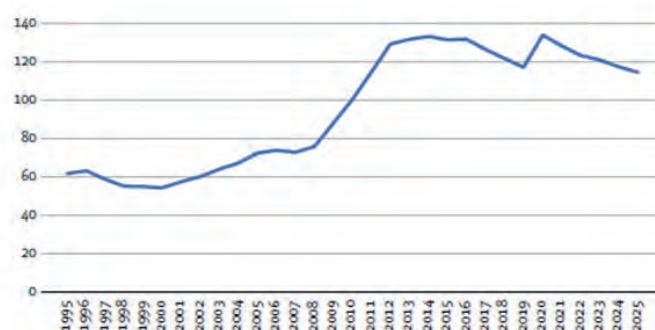
À semelhança das restantes economias da Zona Euro, a covid-19 desencadeou uma deterioração do índice de dívida pública, situando-se no final de 2021 em 127,5% do PIB depois de registar em 2020 o mais alto valor de sempre. O elevado endividamento público limita a possibilidade de utilização de políticas 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

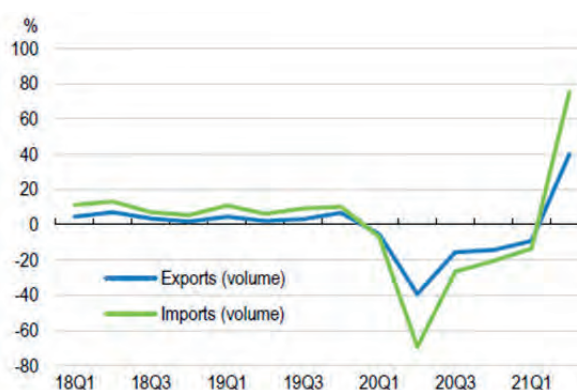
DÍVIDA PÚBLICA¹ em % do PIB, Portugal



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)

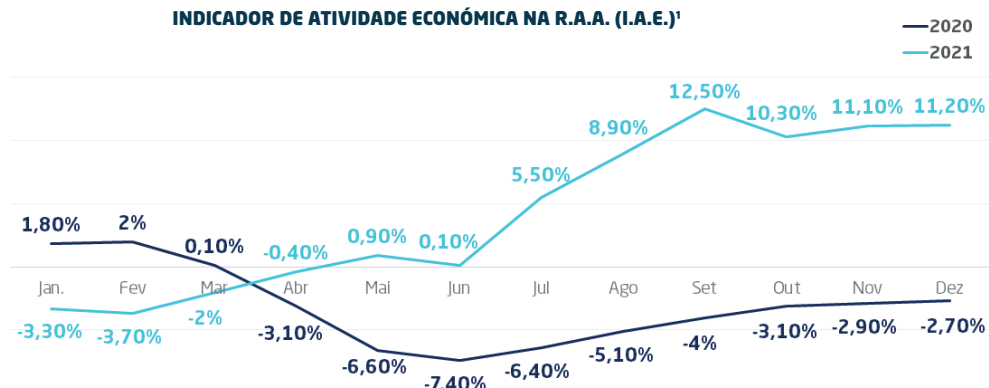
CONTEXTO ECONÓMICO REGIONAL

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.

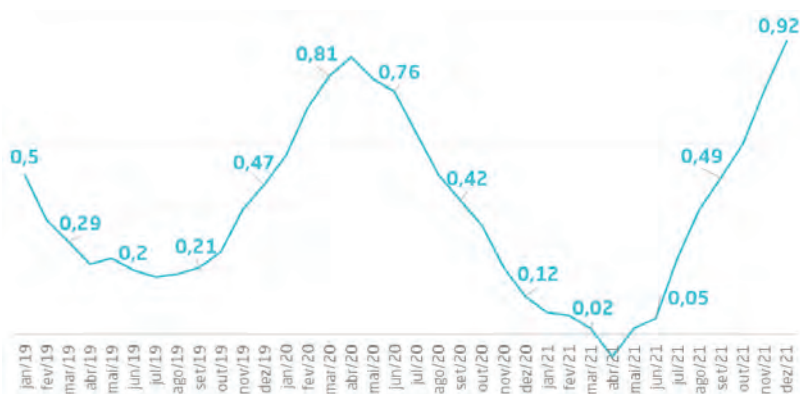
INDICADOR DE CONSUMO PRIVADO NA R.A.A. (%)¹



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



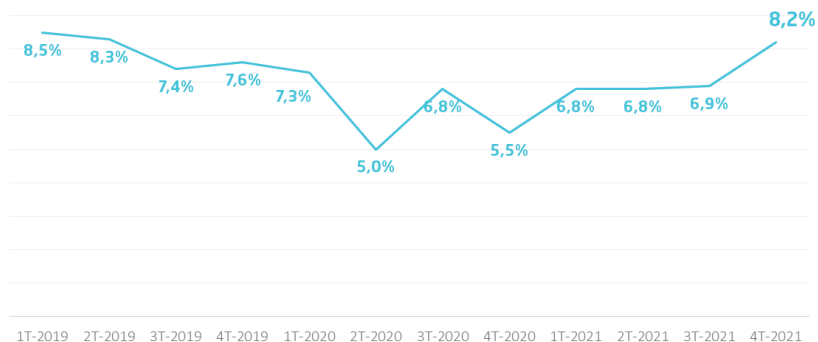
MERCADO DE TRABALHO²

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.

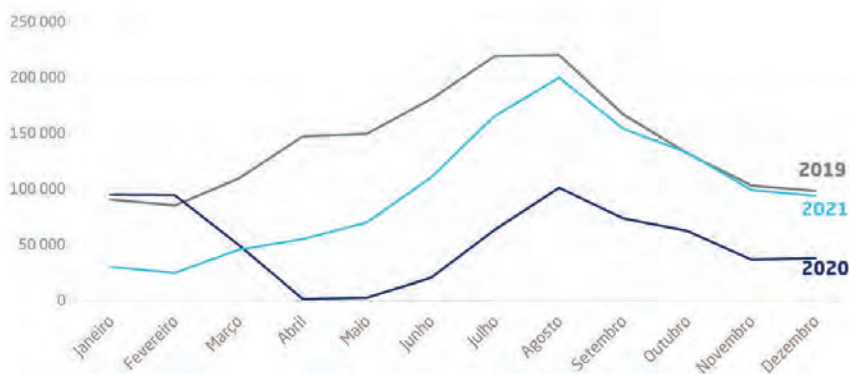
A taxa de desemprego na Região Autónoma dos Açores situou-se em 8,2% no 4.º trimestre de 2021, apresentando um aumento de 2,7 pontos percentuais (p.p.) relativamente ao trimestre homólogo e um aumento de 1,3 p.p. em relação ao trimestre anterior.

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

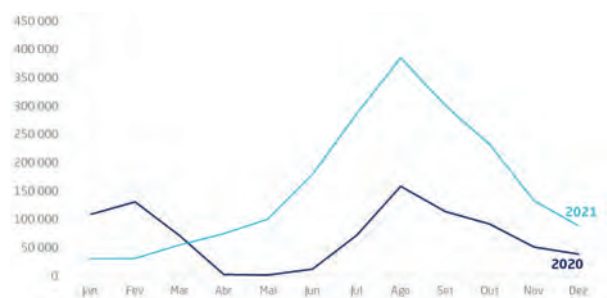
Pico (90,2%), tendo São Jorge (72,8%), Graciosa (59,7%) e Santa Maria (57,1%) registado as subidas mais baixas.

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).

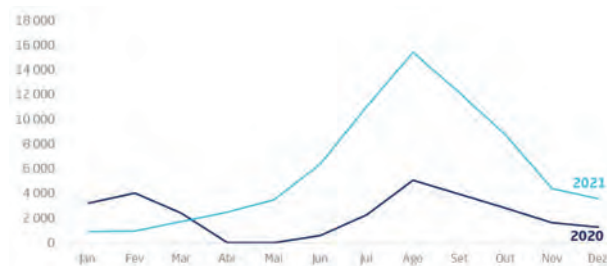
NÚMERO DE DORMIDAS NA R.A.A.



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 ESTADIA MÉDIA REGISTADA NO ANO DE 2020.

PROV. TOTAIS (MILHARES DE EUROS)



Os proventos 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

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

LOF lugares oferecidos

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

RPK lugares-km utilizados

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

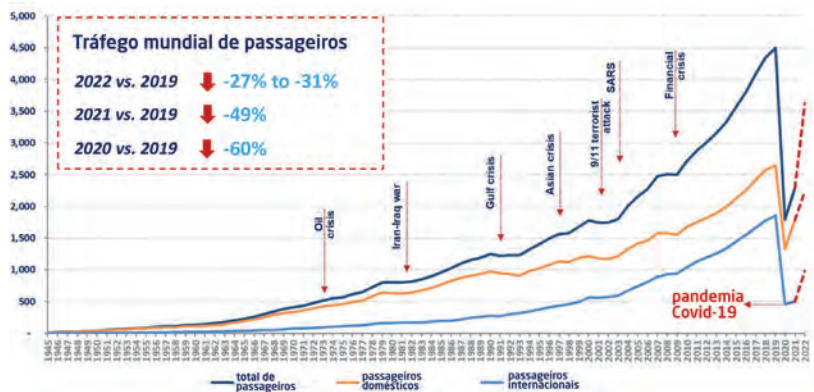
PAX passageiros transportados

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

LF % taxa de ocupação

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

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



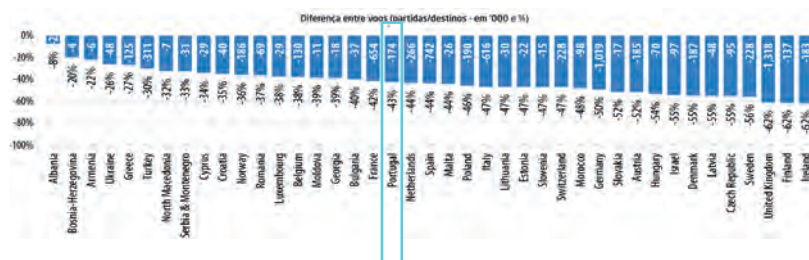
No seguimento do pior ano de que há registo na história da aviação, a esperança de que 2021 fosse o ano em que o setor da aviação civil recuperaria dos efeitos negativos da pandemia acabou por desvanecer, em grande parte devido às constantes variantes da covid-19 que foram surgindo ao longo do ano.

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.

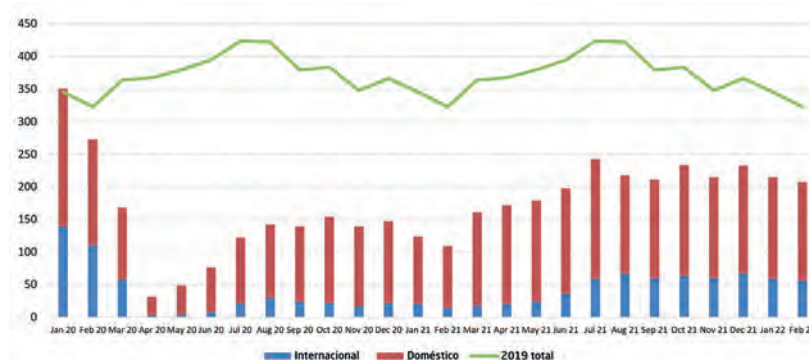
¹ Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021

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 expetável 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.

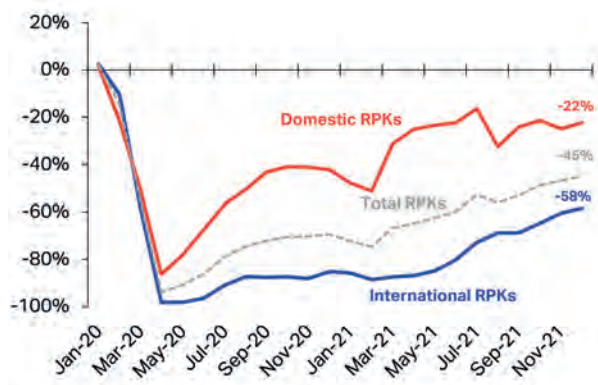
De acordo com as previsões da International Air Transport Association (IATA), em 2021, o número de passageiros total foi de 49% do verificado em 2019, estimando-se uma evolução para 83% em 2022, 94% em 2023, 103% em 2024 e, finalmente, 111% em 2025. No que diz respeito às viagens internacionais, a IATA 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%).

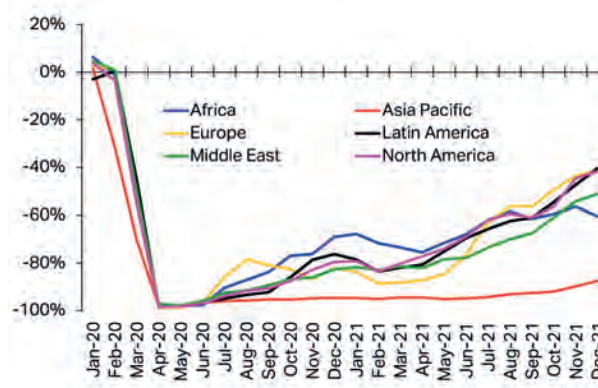
Relativamente à América do Norte, depois de demonstrada alguma resiliência em 2021, o tráfego de/para/dentro da América do Norte continuará a ter um forte desempenho em 2022, à medida que o mercado doméstico dos EUA retorna às tendências pré-crise e com melhorias contínuas nas viagens internacionais. 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 % VARIÇÃO RELATIVAMENTE AO MESMO MÊS EM 2019



RPKS INTERNACIONAIS¹ % VARIÇÃO 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.

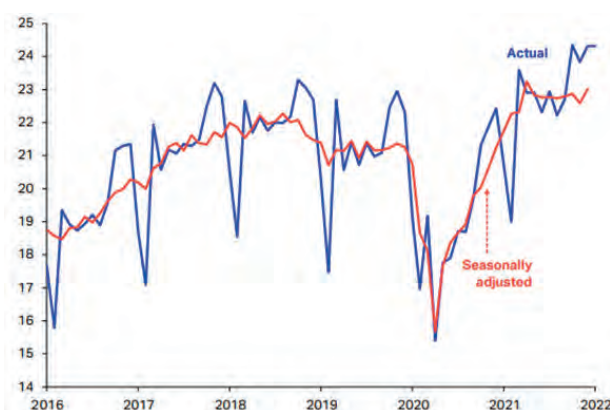
VENDA DE BILHETES¹ % VARIAÇÃO RELATIVAMENTE A 2019



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.

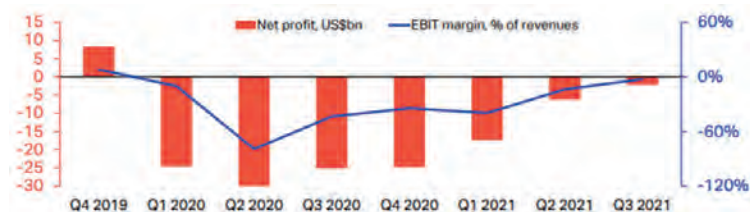
O aumento do preço dos combustíveis deteriorou as já frágeis estruturas de gastos das transportadoras, enquanto a confiança do lado da procura evidenciou os efeitos da renovação de medidas de restrição à mobilidade, condicionando a recuperação financeira das companhias aéreas.

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).

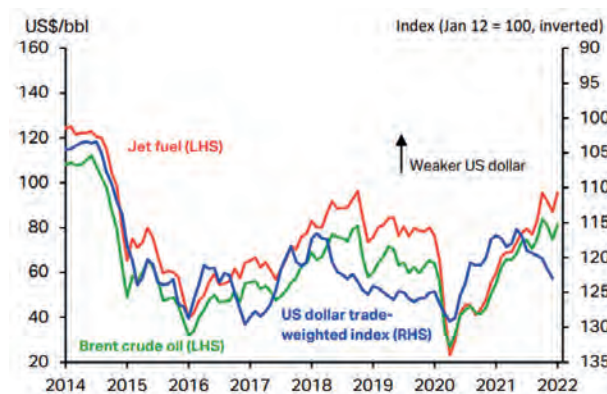
Para o ano de 2022, prevê-se um aumento de 32%³ dos gastos com combustíveis em relação aos valores de 2021 para cerca de 132 mil milhões de dólares, com a retoma do tráfego aéreo a estender-se aos mercados internacionais, ainda muito condicionados pelos efeitos da covid-19.

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 FUEL²



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 *lobby* 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.

ANÁLISE DE RESULTADOS

GANHOS OPERACIONAIS

Após um ano de 2020 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.

A SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. (Azores Airlines) não foi alheia 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 nos resultados obtidos, tendo 2021 sido um ano muito positivo em termos de operação e de recuperação financeira. Em termos económicos, Portugal conseguiu 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

92%

crescimento em ganhos operacionais

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 disrupção de inúmeras cadeias logísticas em todo o Mundo.

milhares de euros	2019	2020	2021
Vendas e serviços prestados	157.139	56.925	101.539
Subsídios	51	33	8.173
Outros ganhos	58	155	175
Ganhos Operacionais	157.248	57.113	109.886

Neste contexto global, a Azores Airlines encerra o exercício económico de 2021 com um volume de negócios de 110 milhões de euros, 92% superior ao registado no ano anterior e apenas 30% abaixo do registado no ano pré-pandemia. Estes dados, quando comparados com as estimativas da IATA¹ para a indústria, são muito animadores, prevendo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) um crescimento da receita em 2021 face a 2020 de cerca de 27% e face a 2019 uma redução de 44%.

¹ IATA - Industry Statistics - Fach Sheet, October 2021

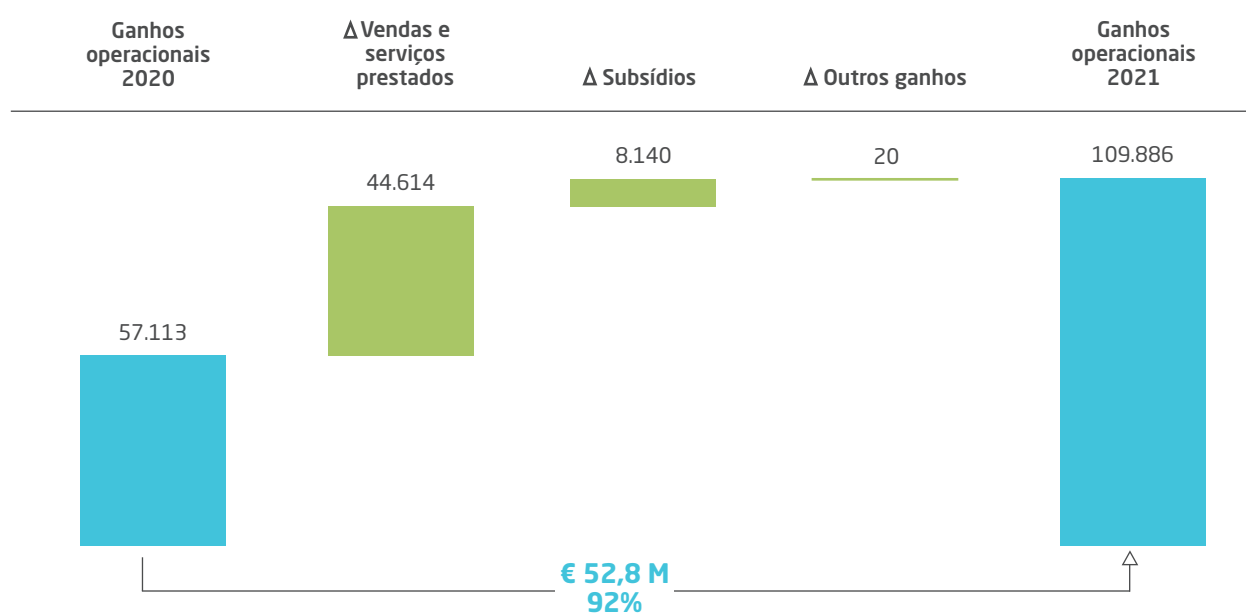
Na Azores Airlines, assistiu-se a uma recuperação no volume de negócios, nomeadamente na componente de receita recorrente pela prestação de serviços de voo, com 2021 a encerrar com mais 45 milhões de euros, uma evolução de 78% comparativamente aos valores de 2020, ficando este valor apenas 35% aquém dos valores em período pré-pandemia. Devido às restrições impostas pelos vários países, o mercado norte-americano foi muito afetado com a supressão de voos para estes destinos. Contudo, de acordo com a IATA, espera-se que as transportadoras norte-americanas superem outras regiões devido à rápida recuperação do mercado doméstico dos EUA. A abertura do mercado dos EUA aos viajantes vacinados a partir de novembro de 2021 fez, também, avançar a recuperação para os mercados internacionais.

Adicionalmente, a Azores Airlines recebeu uma compensação financeira de 8.127 mil euros, aprovada pela Comissão Europeia (CE), na decisão de 30 de abril de 2021¹, 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, e com o objetivo de limitar a sua propagação. O apoio assumirá a forma de uma subvenção direta e foi apreciado pela CE ao abrigo do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

O ano de 2021 ficou marcado pela retoma pós-pandemia, apesar de ainda muito afetado pela nova variante Ómicron. Para o desempenho da Azores

Airlines contribuiu a continuada estratégia de aposta no mercado charter, com um crescimento em termos de receita de 12% face ao período homólogo (tendo mais que quadruplicado a receita quando comparado com o ano de 2019, pré-pandemia). De referir, ainda, as receitas de carga e correio, que em 2021 representaram cerca de 4,3% do total de receitas (- 4,6 p.p. quando comparado com 2020), atingindo um valor de cerca de 4,7 milhões de euros. Este segmento registou um aumento significativo durante a pandemia, que, com a diminuição do tráfego de passageiros, potenciou o aumento da capacidade disponível para transporte de carga, nomeadamente transporte de material médico e bens de primeira necessidade.

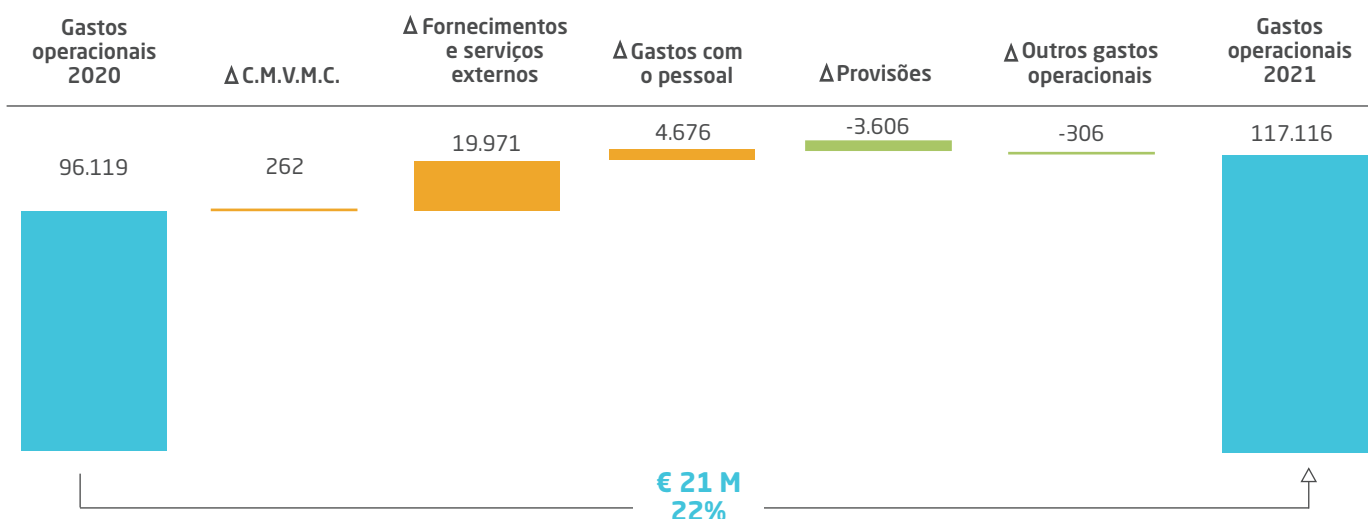
DECOMPOSIÇÃO DA RECEITA EM 2021 (milhares de euros)



¹ State Aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal - covid-19 – SATA - Compensation of damages resulting from extraordinary events.

GASTOS OPERACIONAIS¹

(milhares de euros)



Com a pandemia de covid-19, a Azores Airlines, 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, uma vez que 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 requeria.

Após a diminuição significativa das rubricas de gastos operacionais variáveis, em linha com a redução operacional imposta pela crise pandémica SARS-CoV-2 durante o exercício de 2020, o ano de 2021 fica marcado pela retoma da atividade, sobretudo a partir da segunda metade do ano, e como tal, pelo consequente aumento dos gastos operacionais, nomeadamente de Fornecimento de Serviços Externos (FSEs) diretamente relacionados com

a recuperação operacional verificada em relação ao ano anterior, tais como combustíveis (EUR +10,9M), taxas aeroportuárias (EUR +4,04M) e assistência a passageiros e aeronaves (handling) (EUR +3,57M).

Não obstante o peso pouco expressivo na estrutura de custos da Azores Airlines, também se verificou um aumento significativo dos custos com mercadorias vendidas e matérias consumidas (CMVM), +77%, quando comparado com o período homólogo, motivado por riscos covid e pelas ruturas das cadeias de abastecimento. 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 da companhia ter começado a voar mais, tendo sido realizados mais 1.909 voos quando comparado com 2020, o que acarreta um conjunto de custos variáveis que, em 2020, existiram numa escala menor.

No que diz respeito às provisões, em 2021 verificou-se uma redução de 218% face a 2020, em virtude de reversão de provisões anteriormente constituídas sobre o impacto do *redelivery* em IFRS16.

Relativamente aos outros gastos e perdas, 80% deste valor está relacionado com comissões com cartões de crédito.

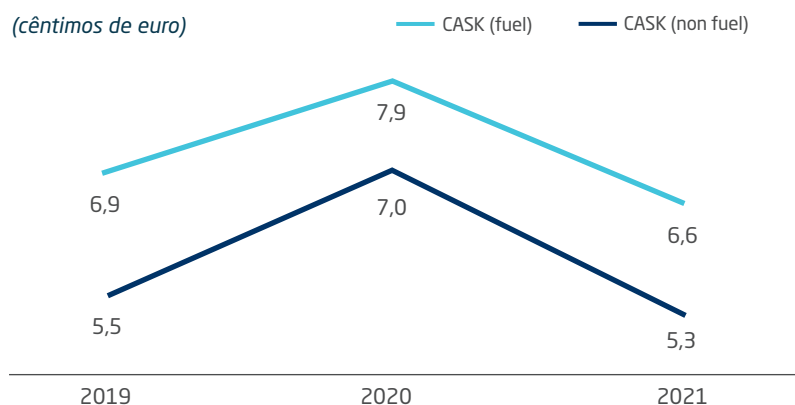
¹ Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações, gastos de reestruturação e gastos com imparidades (de ativos e de contas a receber).

CASK¹ - COST OF AVAILABLE SEAT KILOMETER

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

Em 2021, este indicador apresentou uma redução significativa face a 2020, com um aumento da produção da Azores Airlines, no que respeita ao volume de *Available Seat-Kilometers/Assentos-Kms Oferecidos (ASK)*, em cerca de +51%, o que, quando comparado com 2019, ano pré-pandemia, resulta numa descida de 30%, um desempenho superior ao estimado pela IATA para o Mundo (-49%) e para a Europa (-52%). Já no que diz respeito aos lugares utilizados, estes cresceram 113% quando comparados com o período homólogo.

Olhando para o *load factor* da Azores Airlines, este registou um valor de cerca de 66%, praticamente em linha com as estimativas da IATA de 67% para o Mundo e de 69% para a Europa.



Analisando o CASK (com fuel e sem fuel), que representa o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilómetro oferecidos, destaca-se o facto deste, em 2021, ter registado um valor inclusivamente abaixo do verificado em período pré-pandemia e um decréscimo muito significativo relativamente a 2020.

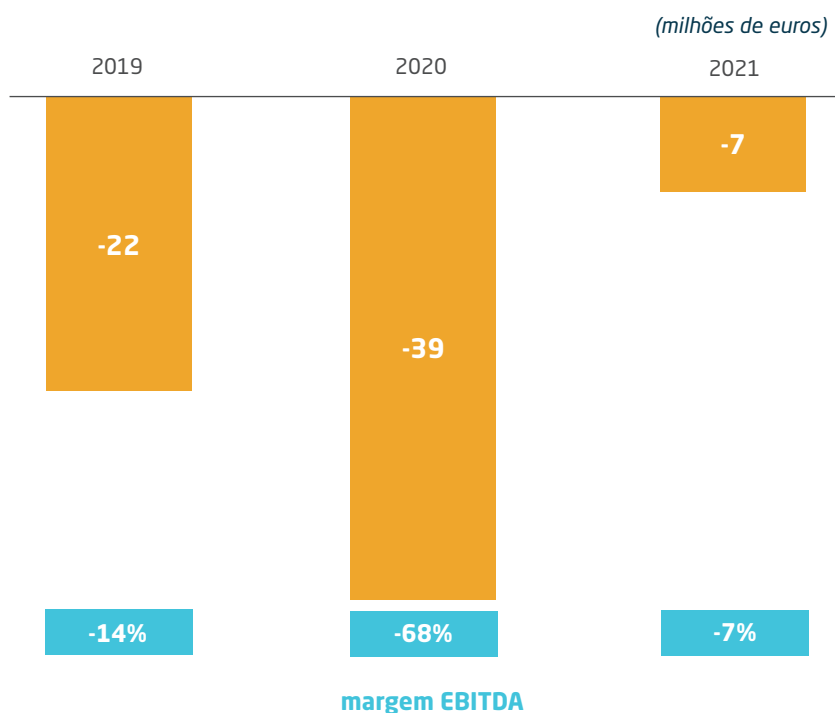
Ao comparar o CASK sem os custos de combustível (CASK non-fuel), observa-se que os gastos com combustível foram o principal elemento

do aumento de custos, demonstrando que a gestão da empresa tem conseguido manter os restantes custos sob controle.

A variação do valor de CASK de 2019 para 2021 é inferior quando comparada com a variação do CASK no período 2020-2021, comprovando a maior escalabilidade das rubricas de gastos fixos e semifixos da estrutura de custos da Azores Airlines pelo maior volume de produção registado em 2021.

EBITDA

Neste enquadramento, os esforços de contenção de custos, o aumento de preços transversal e o aumento de volumes de passageiros transportados, com maior ênfase no segundo semestre do ano, compensaram o forte aumento de preços dos fatores de produção e permitiram atingir um EBITDA em 2021 de -7,2 milhões de euros, valor que compara com -39 milhões de euros em 2020 (uma melhoria de cerca de 81,5%). A margem EBITDA foi de -7% e compara com uma margem de -68% em 2020. O ano de 2021 apresentou, assim, uma recuperação significativa no valor do EBITDA, comparativamente com os exercícios de 2020 e do ano pré-pandemia de 2019, em que registou um valor de -22 milhões de euros.



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

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. Comparativamente ao contexto

pré-pandemia, o volume de negócio operacional ficou 47 milhões de euros (-30%) abaixo do registado em 2019. Contudo, esta variação é mitigada pela redução de 62 milhões de euros (-35%) nos gastos operacionais, gerando uma recuperação de 15,1 milhões de euros no valor do EBITDA de 2021.

EBIT

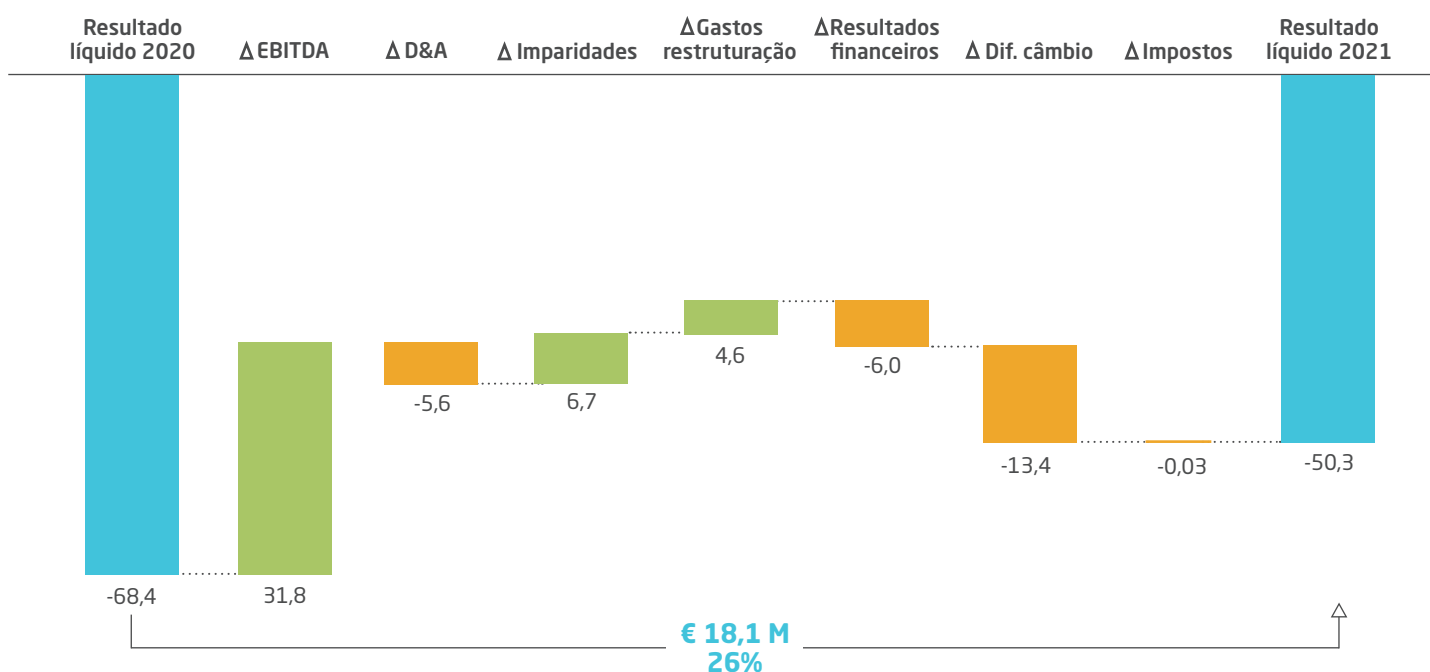
Os efeitos da recuperação do EBITDA em 2021, na ordem de 32 e 15 milhões de euros comparativamente ao registado no ano de 2020 e 2019, respetivamente, são mitigados no apuramento do Resultado Operacional (EBIT), sobretudo pelos valores de amortização de contratos de locação operacional da frota ao serviço da Azores Airlines que, com a adoção da IFRS16, passam a ser considerados na rubrica de amortizações do exercício.

A rubrica de gastos de reestruturação, correspondente ao valor das responsabilidades da Azores Airlines com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma, bem como o programa de saídas voluntárias lançado em 2021 no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assume o valor de 1,4 milhões de euros, contribuindo para uma maior deterioração dos resultados registados.

RESULTADO LÍQUIDO

O resultado líquido de 2021 atingiu 50 milhões de euros negativos (crescimento de 18 e 5,5 milhões de euros comparativamente a 2020 e período pré-pandemia, 2019, respetivamente), contudo 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 parcialmente reduzida pelo impacto dos resultados financeiros negativos.



Os resultados financeiros situaram-se em -18,5 milhões de euros (vs. -12,5 milhões de euros em 2020), um agravamento de 6 milhões de euros, resultante essencialmente dos juros do empréstimo intra-grupo entre a SATA Air Açores e a Azores Airlines e da necessidade que houve de o acionista financiar os problemas de liquidez com que se deparou a empresa.

De referir que para a deterioração do resultado líquido está a contribuir o impacto negativo de 5,8 milhões de euros relacionado com diferenças de câmbio líquidas, resultado da adoção da norma contabilística IFRS-16. 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

(milhões de euros)

O valor de dívida líquida registou em 2021 uma deterioração de 70 milhões de euros face ao registado em 2020 por via do crescimento de dívida intra-grupo em 72 milhões de euros. O crescimento de 2,1 milhões euros na rubrica de caixa e equivalentes atenua o impacto deste acréscimo e completa a evolução da dívida líquida registada durante o ano de 2021.



FORNECEDORES

No âmbito do Plano de Restruturação aprovado pela CE, foi levado a cabo um processo de negociação com os fornecedores, potenciando um conjunto de poupanças e otimização da relação da SATA com os seus stakeholders. Das iniciativas levadas a cabo destacam-se: i) a otimização das compras, reconstruindo as relações diretas e alavancando na melhor posição financeira para negociar; ii) a renegociação de contratos de Handling e de estadias; iii) revisão da manutenção, aumentando os recursos internos e iv) renegociação dos leasings dos aviões.

A negociação de planos de pagamentos com fornecedores com dívidas muito antigas também foi uma prioridade, estando a ser cumpridos os planos aprovados. Desta forma, a Azores Airlines conseguiu conquistar maior credibilidade no mercado, o que tem permitido obter ganhos significativos em termos de prazos e flexibilidade de pagamentos. A rubrica de fornecedores na Azores Airlines mantém-se, em 2021, em linha com os valores registados em 2020 e 2019, rondando cerca de 27 milhões de euros.

CAPITAL PRÓPRIO

A evolução do capital próprio em 2021 reflete a incorporação dos resultados líquidos no capital próprio da Azores Airlines, cujo valor era, a 31 de dezembro de 2021, de -332,5 milhões de euros.

EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO

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 prepa-

ração 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

5.830

Número de voos

2020: 3.921

2019: 6.959¹

648.377

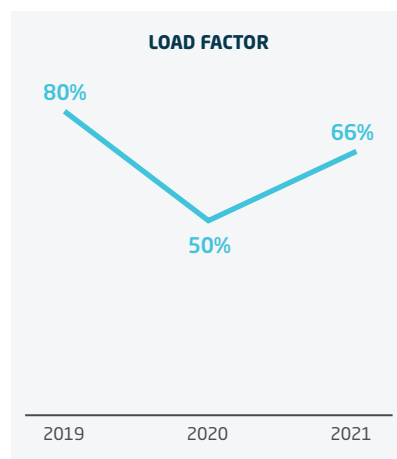
Passageiros

2020: 304.640

2019: 945.775¹

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.



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 voador para Cabo Verde, Guiné-Bissau, Nigéria, Brasil, Colômbia, Bermudas, Estados Unidos, Espanha, Chipre, Islândia, Macedónia do Norte e 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
ESPANHA
COLÔMBIA
BERMUDAS
CHIPRE
ESTADOS UNIDOS
BRASIL
ISLÂNDIA
POLÓNIA

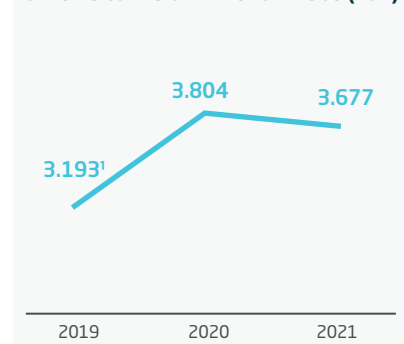
CARGA E CORREIO

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.

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 denunciadores 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.

APLICAÇÃO DE RESULTADOS

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

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 50.331.157,34 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 9 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)

SOBRE O RELATÓRIO

O relatório incide sobre a atividade da Azores Airlines 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 da Azores Airlines.

Os conteúdos apresentados incluem o desempenho individual da Azores Airlines em algumas temáticas reportadas, sendo que os principais acontecimentos e atividades estão descritos no Relatório Consolidado do Grupo SATA.

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 da Azores Airlines, 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-Quilómetros 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 International Aviation.
- CO₂** Dióxido de Carbono.
- CTKs** Número de toneladas de carga multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- EBIT** Earnings Before Interest and Taxes.
- EBITDA** Ganhos antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização.
- 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.
- t CO₂e** Toneladas de CO₂ equivalente.
- TFUE** Tratado de Funcionamento da União Europeia.
- UE** União Europeia.



ANEXOS

FINANCEIROS

SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2021

Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração da posição financeira	3
Demonstração de resultados	4
Demonstração do rendimento integral	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios	6
Demonstração dos fluxos de caixa.....	7
Anexo às demonstrações financeiras	8
1. Introdução.....	8
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19.....	13
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	22
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO	22
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	23
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	25
3. Principais políticas contabilísticas	26
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL	26
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	26
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	28
3.4 ATIVOS FINANCEIROS	28
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS.....	30
3.7 INVENTÁRIOS	31
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	31
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	31
3.10 CAPITAL SOCIAL	32
3.11 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS	32
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR	32
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	32
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS	33
3.15 PROVISÕES.....	34
3.16 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	35
3.17 LOCAÇÕES	35
3.18 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS.....	37
3.19 RÉDITO.....	37
3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA.....	38
3.23 EVENTOS SUBSEQUENTES	39
4 Políticas de gestão do risco financeiro	39
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	45
5.1 PROVISÕES (NOTA 15)	45
5.2 PROVISÃO DE REDELIVERY (NOTA 15).....	45
5.3 PROVISÃO PARA REESTRUTURAÇÃO (NOTA 15)	46
5.4 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6)	46
5.5 IMPARIDADES (NOTAS 8, 10 E 11)	46
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 21).....	47
5.7 PROGRAMA DE FIDELIZAÇÃO (NOTA 18).....	47
5.8 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 7).....	47

5.9 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 16)	47
5.10 BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO	48
5.11 RECUPERABILIDADE DOS ATIVOS NÃO CORRENTES – FROTA AÉREA (NOTAS 6 E 8)	48
6. Ativos fixos tangíveis	49
7. Ativos e passivos por impostos diferidos	52
8. Outras contas a receber	54
9. Outros ativos correntes	55
10. Inventários	56
11. Clientes	56
12. Caixa e equivalentes de caixa	57
13. Capital	57
14. Reservas e prestações suplementares	57
15. Provisões	58
16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais	59
17. Outras contas a pagar	61
18. Outros passivos correntes	62
19. Fornecedores	63
20. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar	63
21. Documentos pendentes de voo	64
22. Ativos e passivos financeiros por categoria	64
23. Justo valor de ativos e passivos	65
24. Vendas e Prestação de serviços	65
25. Subsídios à exploração	65
27. Gastos com o pessoal	67
28. Outros rendimentos e ganhos	68
29. Outros gastos e perdas	68
30. Gastos e rendimentos financeiros	69
31. Imposto do exercício	70
32. Compromissos	70
33. Contingências	71
34. Partes relacionadas	71
35. Eventos subsequentes	73

Demonstração da posição financeira

	Nota	2021	Reexpresso 2020
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	115 808 522	104 112 402
Ativos por impostos diferidos	7	58 917	58 917
Clientes	11	434 287	4 881 970
Outras contas a receber	8	9 919 753	7 425 254
		126 221 479	116 478 542
Corrente			
Inventários	10	365 152	345 725
Clientes	11	21 951 760	9 311 836
Outras contas a receber	8	10 949 023	6 327 664
Imposto sobre o rendimento a receber	20	51 555	136 516
Outros ativos correntes	9	3 931 604	2 991 176
Caixa e equivalentes de caixa	12	5 354 757	3 282 961
		42 603 850	22 395 878
Total do Ativo		168 825 328	138 874 420
Capital Próprio			
Capital social	13	5 000 000	5 000 000
Reservas legais	14	492 199	492 199
Outras reservas		329 178	329 178
Prestações suplementares	14	85 673 389	85 673 389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(373 689 375)	(305 301 428)
Resultado líquido do exercício		(50 331 157)	(68 387 945)
Total Capital Próprio		(332 525 998)	(282 194 840)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	15	20 809 477	37 959 928
Empréstimos obtidos	16	3 487 355	3 431 049
Passivos com obrigações contratuais	16	87 045 511	71 881 916
Obrigações de benefícios de reforma e outros	27	4 298 812	3 293 960
Outras contas a pagar	17	285 343 762	-
		400 984 918	116 566 854
Corrente			
Empréstimos obtidos	16	5 592 739	5 600 581
Passivos com obrigações contratuais	16	20 818 041	16 653 061
Fornecedores	19	26 827 339	27 036 008
Outras contas a pagar	17	16 456 707	225 613 434
Outros passivos correntes	18	4 228 487	3 353 405
Documentos pendentes de voo	21	26 443 095	26 245 917
		100 366 408	304 502 405
Total Passivo		501 351 326	421 069 259
Total do Capital Próprio e Passivo		168 825 328	138 874 420

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

Demonstração de resultados

	Nota	2021	2020
Vendas e serviços prestados	24	101 538 696	56 924 750
Subsídios à exploração	25	8 172 708	33 127
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(599 688)	(338 107)
Fornecimentos e serviços externos	26	(82 385 050)	(62 414 151)
Gastos com o pessoal	27	(35 173 188)	(30 496 961)
Provisões (aumentos/reduções)	15	1 948 997	(1 656 736)
Outros rendimentos e ganhos	28	174 847	155 278
Outros gastos e perdas	29	(906 998)	(1 213 059)
Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		(7 229 677)	(39 005 859)
Gastos de reestruturação	27	(1 376 226)	(5 972 531)
Gastos de depreciação e de amortização	6	(20 293 796)	(14 663 862)
Imparidade de ativos depreciables/ amortizáveis (perdas/reversões)	6	5 833 971	-
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	8 e 11	(2 827 904)	(3 661 341)
Resultado operacional		(25 893 630)	(63 303 593)
Gastos financeiros	30	(18 516 339)	(12 523 863)
Rendimentos financeiros	30	28 132	93
Diferenças de câmbio líquidas	30	(5 847 046)	7 511 296
Resultados antes de impostos		(50 228 884)	(68 316 067)
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	(102 274)	(71 878)
Resultado líquido do exercício		(50 331 157)	(68 387 945)

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Resultado líquido do exercício	(50 331 157)	(68 387 945)
Outros rendimentos do exercício:		
Itens que podem reclassificar por resultados		
Varição de justo valor de derivados de cobertura de fluxos de caixa	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>-</u>	<u>-</u>
Total do rendimento integral do exercício	<u>(50 331 157)</u>	<u>(68 387 945)</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2020 - Reexpresso	2.3	5 000 000	492 199	329 178	85 673 389	(232)	(249 487 920)	(55 813 508)	(213 806 894)
Rendimento integral do exercício	14	-	-	-	-	-	-	(68 387 945)	(68 387 945)
Aplicação do resultado líquido do exercício - Reexpresso		-	-	-	-	-	(55 813 508)	55 813 508	-
A 31 de dezembro de 2020 - Reexpresso		5 000 000	492 199	329 178	85 673 389	(232)	(305 301 428)	(68 387 945)	(282 194 840)
Rendimento integral do exercício	14	-	-	-	-	-	-	(50 331 157)	(50 331 157)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(68 387 945)	68 387 945	-
A 31 de dezembro de 2021		5 000 000	492 199	329 178	85 673 389	(232)	(373 689 374)	(50 331 157)	(332 525 998)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2021	2020
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		123.053.923	56.028.937
Pagamentos a fornecedores		(119.313.513)	(85.240.458)
Pagamentos ao pessoal		(36.330.302)	(30.565.896)
Caixa gerada pelas operações		(32.589.892)	(59.777.417)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(73.315)	(126.135)
Recebimentos no âmbito da compensação financeira - COVID 19	25	8.127.350	-
Outros recebimentos/ pagamentos		(1.881.143)	409.978
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(26.417.000)	(59.493.574)
Fluxos de caixa das actividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(6.144.764)	(23.505)
Outros ativos financeiros		(291.365)	-
Fluxos de caixa líquidos das actividades de investimento		(6.436.129)	(23.505)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	7.924.279	6.330.531
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	63.159.589	84.453.510
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	(8.182.213)	(6.576.567)
Passivos com obrigações contratuais	16	(25.153.656)	(14.868.722)
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	(538.594)	(1.732.385)
Juros e gastos e similares	30	(820.756)	(576.626)
Juros de passivos com obrigações contratuais	30	(1.550.226)	(6.156.180)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		34.838.423	60.873.561
Varição de caixa e seus equivalentes			
Efeitos das diferenças de câmbio		1.985.294	1.356.482
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	12	86.502	(61.670)
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	12	3.282.961	1.988.149
		5.354.757	3.282.961

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

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

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

A 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 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 2021¹.

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.

¹ Cf. dados divulgados pela OMS.

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 2019². 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 Portugal³ 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.

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

- A 18 de agosto de 2020, 133 milhões de Euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores ⁴;
- A 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 8,1 milhões de Euros, a favor da SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus⁵;
- 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 temporários⁶.
- 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 euros⁷

² Fonte: ICAO - Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis; Montréal, Canada, 12 janeiro 2022 - Economic Development – Air Transport Bureau

³ 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.

⁴ Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

⁵ 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.

⁶ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

⁷ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível 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 (“GRA”), 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 Empresa 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.

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”)⁸ 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 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.

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

⁸ 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.

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 9 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 da Empresa.

Plano de Reestruturação

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

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

- **Continente OSPs⁹: 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.**

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 Açores¹⁰ é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante, com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

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

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

⁹ OSPs Nacionais (LIS-HOR, LIS-PIX, LIS-SMA, LIS-FNC)

¹⁰ Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

- **Agilização do trabalho**

- Implementação de medidas de produtividade para ajustar o trabalho às necessidades atuais do Grupo SATA.

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

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

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

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

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

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 da SATA e os resultados do exercício de 2021, foram impactados pelos efeitos da pandemia COVID-19.

1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

A evolução dos principais indicadores operacionais em 2021, face a 2020 e 2019 são detalhados como segue:

Indicadores operacionais	2021	2020	2019	Variação 21/20		Variação 21/19	
				Valor	%	Valor	%
Nº Voos	5 830	3 921	6 959	1 909	48,7%	(1 129)	-16,2%
Lugares Oferecidos	977 341	613 872	1 197 356	363 469	59,2%	(220 015)	-18,4%
Passageiros	648 377	304 640	945 775	343 737	112,8%	(297 398)	-31,4%
ASK (milhões)*	1 815	1 199	2 582	616	51,4%	(767)	-29,7%
RPK (milhões)**	1 197	594	2 071	603	101,4%	(874)	-42,2%
Load Factor (%)	66%	50%	80%		16 p.p.		14 p.p.
Correio (kg)	381 383	389 166	578 801	(7 783)	-2,0%	(197 418)	-34,1%
Carga (kg)	3 295 278	3 414 609	2 616 523	(119 331)	-3,5%	678 755	25,9%
Block Hours	16 069	11 080	21 834	4 989	45,0%	(5 765)	-26,4%
Fuel Burn	35 384 359	23 584 042	53 996 221	11 800 317	50,0%	(18 611 862)	-34,5%

Apesar da crise pandémica ter impactado significativamente a *performance* da Empresa no que respeita aos seus indicadores operacionais, tal como demonstrado na tabela acima, verificou-se sinais de retoma de atividade, face a 2020. Assim, constata-se um aumento verificado no número de voos (48,7% *yoy*), e uma redução face a 2019 (16,2%), acompanhado por uma variação de positiva passageiros transportados (112,8%) face a 2020 e uma redução face a 2019 (31,4%). A capacidade, ASK, aumentou em 2021 face a 2020 em linha com o número de voos (51,4%), verificando-se uma redução comparativamente a 2019 (29,7%), tendo a procura, em termos de tráfego de passageiros, aumentado 101,4% face a 2020 e diminuído 42,2% quando comparado com 2019, traduzindo-se num aumento do *load factor* em 16 p.p. face a 2020 (14 p.p. face a 2019)

O transporte de carga desceu 3,5% face a 2020 e aumentou 35,9% face a 2019.

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	Variação 21/20		Variação 21/19	
				valor	%	valor	%
Dados da demonstração dos resultados							
Rendimento operacional	109 886 251	57 113 155	157 248 302	52 773 096	92,4%	(47 362 051)	-30,1%
Receita de passageiros	98 260 640	54 536 865	154 932 607	43 723 775	80,2%	(56 671 967)	-36,6%
EBITDA	(7 229 677)	(39 005 859)	(22 312 711)	31 776 182	-81,5%	15 083 034	-67,6%
Margem EBITDA	-7%	-68%	-14%	-	+61 p.p.	-	+7 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	(25 893 630)	(63 303 593)	(44 127 630)	37 409 963	-59,1%	18 234 000	-41,3%
EBIT margin	-24%	-111%	-28%	-	+87 p.p.	-	+4 p.p.
Dados da demonstração dos fluxos de caixa							
Fluxo das atividades operacionais	(26 417 000)	(59 493 574)	(9 886 255)	33 076 574	-55,6%	(16 530 745)	167,2%
Fluxo das atividades de investimento	(6 436 129)	(23 505)	(109 116)	(6 412 624)	27282,0%	(6 327 013)	5798,4%
Fluxo das atividades de financiamento	34 838 423	60 873 561	9 360 995	(26 035 138)	-42,8%	25 477 428	272,2%
Dados da posição financeira							
Total do ativo	168 825 328	138 874 420	94 476 572	29 950 909	21,6%	74 348 756	78,7%
Total do passivo	501 351 326	421 069 259	297 822 958	80 282 067	19,1%	203 528 368	68,3%
Total do capital próprio	(332 525 998)	(282 194 840)	(203 346 386)	(50 331 158)	17,8%	(129 179 612)	63,5%

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 92,4% face a 2020 e uma redução de 30,1% face a 2019, e um aumento das receitas de passageiros em 80,2% face a 2020 e uma diminuição em 36,6% face a 2019. O EBITDA registou um aumento de 31,8 milhões de Euros (15,1 milhões de Euros em 2019) passou para -7 milhões de Euros e o resultado operacional passou de -63,3 milhões de Euros (-44,1 milhões de Euros em 2019) para -25,9 milhões de Euros.

Relativamente aos dados da posição financeira, o aumento do ativo deveu-se essencialmente à entrada da aeronave CS-TSJ, que originou o registo em 2021 de 30,5 milhões de Euros dos valores relacionados com a locação que iniciou atividade em 2021.

O aumento verificado no passivo, deveu-se essencialmente ao aumento do empréstimo concedido pela SATA Air Açores no montante de 72,6 milhões de Euros (90,1 milhões de Euros relativamente ao ano de 2019), para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício, a taxas normais de mercado.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, a variação positiva dos fluxos de caixa operacionais está diretamente relacionada com a retoma gradual da atividade, face a 2020 (sem alcançar ainda, contudo, os valores de 2019) derivado ao impacto provocado pela pandemia, enquanto que a diminuição dos fluxos das atividades de financiamento está relacionada com o valor do empréstimo concedido pela SATA Air Açores compensado pelo pagamento dos passivos com obrigações contratuais.

1.1.3 Impacto ambiental, social e de governança

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

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

Embora a crise na saúde mundial tenha exposto dolorosamente o quão vulneráveis as estruturas e sistemas corporativos podem ser, 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 da Empresa 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 a SATA não implemente de forma bem-sucedida o seu atual plano de frota e rotas e de eficiências de custos, os resultados da SATA podem ser negativamente impactados no futuro, o que pode gerar alterações significativas nas estimativas a utilizar no futuro.

Provisões

A SATA mantém registadas provisões para diversas contingências (Nota 3.15), o Conselho de Administração procede à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas.

Em 2020 a Empresa registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades a incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 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 6 milhões de Euros, registado em

gastos de reestruturação (Nota 27). 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 em 31 de dezembro de 2021, resultantes de medidas de reestruturação, totalizam cerca de 5,7 milhões de Euros (Notas 15 e 27).

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 15).

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, a Empresa 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 5,8 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 8).

Documentos pendentes de voo

A 31 de dezembro de 2021 e 2020 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados, ascendia a 26,4 milhões de Euros e 26,2 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 do 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 Empresa 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 de Manutenção de Contratos de Trabalho

Por forma a fazer face à crise originada pelo COVID-19, e proteger os postos de trabalho, a SATA 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 Empresa 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 Empresa 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.

1.1.6 Continuidade das 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 ("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 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 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, 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.

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

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 da Empresa 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 da Empresa 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

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela SATA de acordo com as - *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB - International Accounting Standards Board (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2021.

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

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela SATA, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

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 (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, 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 a 31 de dezembro de 2021

A aplicação das 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:

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 contábilísticas	Requisito de divulgação de políticas contábilísticas materiais, em detrimento de políticas contábilísticas significativas	1 de janeiro de 2023
IAS 8 – Divulgação de estimativas contábilísticas	Definição de estimativa contábilística. Clarificação quanto à distinção entre alterações de políticas contábilísticas e alterações de estimativas contábilísticas	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 contábilísticos 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 da Empresa 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 da Empresa.

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

As demonstrações financeiras 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 10,5 milhões de Euros, pelo facto de a empresa não possuir 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 resultantes da correção deste erro, detalham-se abaixo, tendo-se procedido à reexpressão da referida demonstração:

Valores em Euros	01 de janeiro de 2020			31 de janeiro de 2020		
	01-jan-2020	Ajustamentos	01-jan-2020 reexpresso	31-dez-2020	Ajustamentos	31-dez-2020 reexpresso
ATIVO						
Ativo não corrente						
Ativos fixos tangíveis	55.088.799	-	55.088.799	104.112.402	-	104.112.402
Ativos por impostos diferidos	10.519.425	(10.460.508)	58.917	10.519.425	(10.460.508)	58.917
Clientes	1.243.833	-	1.243.833	4.881.970	-	4.881.970
Outras contas a receber	6.706.466	-	6.706.466	7.425.254	-	7.425.254
	73.558.523	(10.460.508)	63.098.015	126.939.050	(10.460.508)	116.478.542
Ativo corrente						
Inventários	306.848	-	306.848	345.725	-	345.725
Clientes	5.619.790	-	5.619.790	9.311.836	-	9.311.836
Outras contas a receber	9.345.402	-	9.345.402	6.327.664	-	6.327.664
Imposto sobre o rendimento a receber	131.259	-	131.259	136.516	-	136.516
Outros ativos correntes	3.526.601	-	3.526.601	2.991.176	-	2.991.176
Caixa e seus equivalentes	1.988.149	-	1.988.149	3.282.961	-	3.282.961
	20.918.049	-	20.918.049	22.395.878	-	22.395.878
Total do ativo	94.476.572	(10.460.508)	84.016.064	149.334.928	(10.460.508)	138.874.420
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO						
Capital próprio						
Capital social	5.000.000	-	5.000.000	5.000.000	-	5.000.000
Reservas legais	492.199	-	492.199	492.199	-	492.199
Outras reservas	329.178	-	329.178	329.178	-	329.178
Prestações suplementares	85.673.389	-	85.673.389	85.673.389	-	85.673.389
Reservas de justo valor	(232)	-	(232)	(232)	-	(232)
Resultados acumulados	(239.027.412)	(10.460.508)	(249.487.920)	(294.840.920)	(10.460.508)	(305.301.428)
Resultado líquido do exercício	(55.813.508)	-	(55.813.508)	(68.387.945)	-	(68.387.945)
Total do capital próprio	(203.346.386)	(10.460.508)	(213.806.894)	(271.734.332)	(10.460.508)	(282.194.840)
Passivo não corrente						
Provisões	37.895.903	-	37.895.903	37.959.928	-	37.959.928
Empréstimos obtidos	3.489.639	-	3.489.639	3.431.049	-	3.431.049
Passivos com obrigações contratuais	37.577.177	-	37.577.177	71.881.916	-	71.881.916
Obrigações de benefícios de reforma e outros	-	-	-	3.293.960	-	3.293.960
	78.962.719	-	78.962.719	116.566.854	-	116.566.854
Passivo corrente						
Empréstimos obtidos	5.788.026	-	5.788.026	5.600.581	-	5.600.581
Passivos com obrigações contratuais	20.219.036	-	20.219.036	16.653.061	-	16.653.061
Fornecedores	26.134.607	-	26.134.607	27.036.008	-	27.036.008
Outras contas a pagar	138.872.186	-	138.872.186	225.613.434	-	225.613.434
Outros passivos correntes	6.804.198	-	6.804.198	3.353.405	-	3.353.405
Documentos pendentes de voo	21.042.186	-	21.042.186	26.245.917	-	26.245.917
	218.860.239	-	218.860.239	304.502.405	-	304.502.405
Total do passivo	297.822.958	-	297.822.958	421.069.259	-	421.069.259
Total do capital próprio e do passivo	94.476.572	(10.460.508)	84.016.064	149.334.928	(10.460.508)	138.874.419

3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

iii) Taxas de câmbio utilizadas

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

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

3.2 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

	<u>Anos</u>
<u>Frota Aérea</u>	
Motores	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 indicativa do período estimado que decorre entre cada grande manutenção da referida componente.

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

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

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

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

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

3.3 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

3.4 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

Instrumentos de dívida

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

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

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

Instrumentos de capital próprio

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

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

Imparidade de ativos financeiros

A IFRS 9 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 ajuste para perdas de imparidade é registrado por contrapartida de resultados do período, na rubrica de “imparidade de contas a receber”.

Outros ativos financeiros

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.6 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.7 Inventários

Os inventários são reconhecidos inicialmente ao custo de aquisição¹¹, o qual inclui todas as despesas diretas suportadas com a compra. Subsequentemente, os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o valor líquido de realização¹².

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

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

3.8 Clientes e outras contas a receber

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

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

3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

¹¹ 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.

¹² O valor realizável líquido é o preço de venda estimado no decurso ordinário da atividade empresarial menos os custos estimados de acabamento e os custos estimados necessários para efetuar a venda.

3.10 Capital social

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

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

3.11 Empréstimos obtidos

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

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

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

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

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

3.12 Outras contas a pagar

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

3.13 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

➤ Planos de contribuição definida

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

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

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

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

➤ Benefícios pós emprego

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

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

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

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

3.15 Provisões

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

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

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

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

Redelivery

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

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

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

3.16 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.17 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa realizou modificações contratuais no ano de 2020 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves. Ver impactos das referidas alterações na Nota 1.1.5.

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

Sempre que a Empresa incorre na obrigação de gastos para dismantelar e remover um ativo locado, restaurar o local em que o mesmo está localizado ou restaurar o ativo subjacente à condição exigida pelos termos e condições da locação, é reconhecida uma provisão, mensurada de acordo com o IAS 37. Na medida em que estas condições estejam 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 a Empresa espera exercer uma opção de compra, o ativo por direito de uso relacionado é depreciado durante a vida útil do ativo subjacente. A depreciação inicia-se na data de início da locação. Os ativos por direito de uso são apresentados na demonstração da posição financeira na rubrica de ativos fixos tangíveis.

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

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

3.18 Especialização dos exercícios

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

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

3.19 Rédito

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

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

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

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

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com a IAS 7, através do método direto. A Empresa classifica na rúbrica de caixa e equivalentes de caixa os ativos com maturidade inicial inferior a três meses, e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante. Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, a rúbrica de caixa e equivalentes de caixa compreende, também, os descobertos bancários incluídos na demonstração da posição financeira na rúbrica de empréstimos obtidos.

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

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

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

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

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

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

- c) Os pagamentos de locação que não foram incluídos na mensuração dos passivos de locação, incluindo pagamentos variáveis, locações de curto prazo e locações de ativos de baixo valor, são apresentados como fluxos de caixa operacionais.

3.23 Eventos subsequentes

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

Durante o exercício de 2021, os efeitos da pandemia COVID-19 na posição económica e financeira da Empresa foram ainda muito significativos tendo ainda afetado, de forma relevante, os riscos financeiros a que a Empresa se encontra sujeita no desenvolvimento da sua atividade, bem como a gestão dos mesmos.

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da SATA é desenvolvida, maioritariamente, na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposta ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente a exposição ao dólar. Adicionalmente, no setor em que a SATA opera, uma parte significativa encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jetfuel*, locações e/ou 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 5,8 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 da Empresa ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos, e tem como referência

métricas definidas internamente. Estas métricas são influenciadas pela evolução das atividades e negócios da SATA.

As estratégias de gestão do risco cambial da SATA podem envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, no entanto, e tendo em consideração a situação financeira da SATA à data, a SATA não sentiu necessidade de recorrer a este tipo de instrumentos financeiros.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2021 e 2020, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2021			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	1 649 407	327 176	43 385	2 019 967
Clientes	4 985 872	4 984 678	2 187 687	12 158 237
Outras contas a receber	12 520 706	-	-	12 520 706
	19 155 985	5 311 854	2 231 072	26 698 910
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	107 041 214	-	-	107 041 214
Fornecedores	13 364 785	122 746	2 739	13 490 269
Outras contas a pagar	1 499 735	-	-	1 499 735
Provisões	10 375 437	6 750 000	-	17 125 437
	132 281 170	6 872 746	2 739	139 156 655
	2020			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	267 219	586 545	209 568	1 063 332
Clientes	6 621 065	1 083 646	15 122	7 719 833
Outras contas a receber	11 475 823	201 526	-	11 677 349
	18 364 107	1 871 717	224 690	20 460 514
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	88 198 878	-	-	88 198 878
Fornecedores	11 516 805	187 591	76 554	11 780 950
Outras contas a pagar	2 162 582	123 812	-	2 286 394
Provisões	23 824 280	6 750 000	-	30 574 280
	125 702 546	7 061 403	76 554	132 840 502

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 cerca de 13,1 milhões de Euros (2020: 11,2 milhões de Euros).

ii. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas. Esta abordagem utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas

esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2021 ou 2020, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes, verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de que parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

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

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

iii. Risco de liquidez

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

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 da Empresa, 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 a várias extensões de prazos das moratórias, inclusive a maturidade adicional de 12 meses permitida a entidades em determinado sector de atividade, aplicável à SATA.

Adicionalmente, e no seguimento dos constrangimentos enfrentados, a Comissão Europeia (“CE”) aprovou, ao abrigo das regras da União Europeia (“UE”2) 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 8,1 milhões de Euros, a favor da SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de 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;
- a 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros.

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

	Menos de 1 ano	Entre 1 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2021			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5 888 670	3 825 924	-
Passivos com obrigações contratuais	21 789 759	79 272 671	29 364 994
Fornecedores	26 827 339	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	17 621 488	-	285 343 762
	<u>72 127 257</u>	<u>83 098 595</u>	<u>314 708 757</u>

31 de dezembro de 2020	Menos de 1 ano	Entre 1 a 5 anos	Mais de 5 anos
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5 951 568	3 688 597	-
Passivos com obrigações contratuais	17 375 242	66 717 878	22 861 344
Fornecedores	27 036 008	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	226 536 839	-	-
	276 899 656	70 406 475	22 861 344

iv. Risco de taxa de juro

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

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

Análise de sensibilidade dos custos 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 na Nota 16.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total da Empresa subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2021 e 2020.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2021, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 922 milhares de Euros (2020: 623 milhares de Euros).

V. Risco de preço de combustível

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

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.

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 16 milhões de Euros.

VI. Risco de mercado

A Empresa 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 espetável redução dos preços da prestação dos serviços, os resultados futuros da Empresa poderão ser significativamente afetados.

VII. Gestão do risco de capital

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

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

Em resultado da pandemia COVID-19, a gestão de capital praticada pela Empresa foi significativamente afetada.

No âmbito dos auxílios de Estado, e de acordo com a Resolução do Conselho do Governo nº 107/2021 de 13 de maio de 2021, foi autorizada a concessão de uma compensação financeira, no valor de 8.127.350 Euros, à SATA Internacional, 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.

A dívida da Empresa tem uma medida contabilística rigorosa, que pode ser analisada e medida de forma mais abrangente e substancial, englobando agregados cujo comportamento é, nalguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que

se tratam de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

Em resultado da pandemia COVID-19 e do Plano de Reestruturação Aprovado, algumas destas estimativas foram materialmente afetadas, conforme descrito na Nota 1.1.4.

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

5.1 Provisões (Nota 15)

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação. As provisões são reconhecidas pela SATA quando existe uma obrigação presente resultante de eventos passados, sendo provável que na liquidação dessa obrigação seja necessário um dispêndio de recursos internos e o montante da referida obrigação possa ser estimado com razoabilidade. Quando alguma destas condições não é preenchida, a SATA procede à divulgação dos eventos como passivo contingente, a menos que a probabilidade de uma saída de recursos seja remota.

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

5.2 Provisão de *redelivery* (Nota 15)

A SATA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, a SATA terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais, registando esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção, no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, alteração significativa da utilização da aeronave e suas condições de navegabilidade, renegociação de contratos de locação, assim como alterações no custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração.

Alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

5.3 Provisão para Reestruturação (Nota 15)

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

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que a Empresa espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2021 um valor de cerca de 2,7 milhões de Euros. Em 2021 foram pagas indemnizações a título de rescisões por mútuo acordo no montante de 1,3 milhões de Euros.

5.4 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.5 Imparidades (Notas 8, 10 e 11)

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

As imparidades de contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 8 e 11).

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

5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 21)

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

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

Tendo em conta o impacto da pandemia COVID-19 a Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher*, pelo que, na ótica da prudência, a percentagem de rédito reconhecida associada ao histórico de bilhetes emitidos e não utilizados foi reduzida em 31 de dezembro de 2021 e 31 de dezembro de 2020 face a 31 de dezembro de 2019.

5.7 Programa de fidelização (Nota 18)

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

5.8 Impostos diferidos (Nota 7)

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

5.9 Locações (Nota 6 e 16)

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

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

5.10 Benefícios pós emprego

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

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

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

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

5.11 Recuperabilidade dos ativos não correntes – Frota Aérea (Notas 6 e 8)

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

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

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

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

Atendendo ao facto de o Plano de Reestruturação do Grupo SATA ter sido aprovado pela Comissão Europeia, a Empresa 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 5,7 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.

6. Ativos fixos tangíveis

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

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2021								
Custo de aquisição	1.165.651	153.661.448	164.929	191.361	1.031.499	768.767	-	156.983.655
Imparidade acumulada	-	(22.369.648)	-	-	-	-	-	(22.369.648)
Depreciações acumuladas	(866.658)	(27.565.922)	(151.161)	(148.250)	(1.000.847)	(768.767)	-	(30.501.605)
Valor líquido	298.993	103.725.878	13.768	43.111	30.652	-	-	104.112.402
Movimento de 2021								
Adições	745.066	35.116.369	-	1.981	136.584	5.600	3.029.465	39.035.066
Transferências e abates	-	(14.544.267)	-	-	(6.946)	-	-	(14.551.213)
Imparidade - exercício	-	5.833.971	-	-	-	-	-	5.833.971
Imparidade -Transferências e abates	-	15.493.595	-	-	-	-	-	15.493.595
Depreciação - exercício	(258.417)	(19.859.594)	(6.162)	(26.753)	(137.267)	(5.600)	-	(20.293.794)
Depreciação - transf. e abates	-	(13.828.450)	-	-	6.946	-	-	(13.821.504)
	486.650	8.211.624	(6.162)	(24.772)	(683)	-	3.029.465	11.696.121
31 de dezembro de 2021								
Custo de aquisição	1.910.717	174.233.550	164.929	193.342	1.161.137	774.367	3.029.465	181.467.508
Imparidade acumulada	-	(1.042.082)	-	-	-	-	-	(1.042.082)
Depreciações acumuladas	(1.125.075)	(61.253.966)	(157.324)	(175.004)	(1.131.168)	(774.367)	-	(64.616.904)
Valor líquido	785.643	111.937.502	7.606	18.338	29.969	-	3.029.465	115.808.522

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 os movimentos registados em rúbricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Total
1 de janeiro de 2020							
Custo de aquisição	1.165.651	95.034.686	164.929	191.361	1.030.993	784.669	98.372.289
Imparidade acumulada	-	(27.441.898)	-	-	-	-	(27.441.898)
Depreciações acumuladas	(592.223)	(13.221.251)	(144.087)	(123.478)	(991.786)	(768.767)	(15.841.592)
Valor líquido	573.428	54.371.537	20.842	67.883	39.207	15.902	55.088.799
Movimento de 2020							
Adições	-	65.518.161	-	-	4.355	-	65.522.515
Transferências e abates	-	(6.891.399)	-	-	(3.848)	(15.902)	(6.911.149)
Imparidade - transf. e abates	-	5.072.250	-	-	-	-	5.072.250
Depreciação - exercício	(274.435)	(14.344.671)	(7.074)	(24.772)	(12.909)	-	(14.663.862)
Depreciação - transf. e abates	-	-	-	-	3.848	-	3.848
	(274.435)	49.354.341	(7.074)	(24.772)	(8.555)	(15.902)	49.023.603
31 de dezembro de 2020							
Custo de aquisição	1.165.651	153.661.448	164.929	191.361	1.031.499	768.767	156.983.655
Imparidade acumulada	-	(22.369.648)	-	-	-	-	(22.369.648)
Depreciações acumuladas	(866.658)	(27.565.922)	(151.161)	(148.250)	(1.000.847)	(768.767)	(30.501.605)
Valor líquido	298.993	103.725.878	13.768	43.111	30.652	-	104.112.402

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 14.544 milhares 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 15).

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

Em 2020, as adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 63.694 milhares Euros respeitaram, 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.

As transferências e abates no valor de 5.072 milhares Euros, verificadas em 2020, respeitaram à regularização do ativo relacionado com o A330 (CS-TRY) na sequência do término de ligação contratual ocorrida no exercício (Ver Nota 15), que se encontravam já totalmente em imparidade. Adicionalmente, reconheceu-se 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.

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.

Imparidade

De acordo com os pressupostos do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, aprovado pela Comissão Europeia, a Empresa 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 5,8 milhões de Euros. (Notas 3.1 e 5.11)

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 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

Uma alteração nos principais pressupostos utilizados no cálculo do valor recuperável teria os impactos constantes dos quadros abaixo:

	Cenário base	Aumento da WACC em 1pp	Diminuição da g em 1pp	Efeito conjunto (WACC + g)
Taxa de desconto	10,3%	11,3%	10,3%	11,3%
Crescimento da perpetuidade	1,0%	1,0%	0,0%	0,0%
Conclusões da análise de sensibilidade	Sem imparidade	Sem imparidade	Sem imparidade	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 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 pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a taxa de imposto utilizada para o apuramento dos impostos diferidos ativos 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	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2021 - Reexpresso	15 924	-	42 993	58 917
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	-	-	-
Movimento do exercício	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2021	15 924	-	42 993	58 917

	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 31 de dezembro de 2019	15 924	10 460 508	42 993	10 519 425
Reexpressão	-	(10 460 508)	-	(10 460 508)
A 1 de janeiro de 2020 - Reexpresso	15 924	-	42 993	58 917
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	-	-	-
Movimento do exercício	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2020 - Reexpresso	15 924	-	42 993	58 917

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:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2021	Ano limite para dedução*
2014	50 980 871	2028
2015	21 279 705	2029
2016	10 447 283	2030
2017	34 990 400	2024
2018	51 450 764	2025
2019	41 424 112	2026
2020	64 319 907	2032
2021 (estimativa)	41 106 605	2033
	315 999 647	

* 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 da Empresa, não se encontram registados impostos diferidos ativos associados aos prejuízos fiscais.

8. 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						
Reservas de manutenção recuperáveis	1.925.576	15.060.689	16.986.265	606.274	9.991.854	10.598.128
Depósitos de garantia - locação operacional	-	5.151.151	5.151.151	-	4.841.550	4.841.550
Depósitos de segurança	2.355.058	-	2.355.058	1.748.187	-	1.748.187
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
Pessoal	478.870	-	478.870	322.268	-	322.268
IVA Intracomunitário	186.454	-	186.454	518.499	-	518.499
Outros	1.434.319	-	1.434.319	575.875	-	575.875
Adiantamentos a fornecedores	1.427.899	-	1.427.899	662.695	-	662.695
Empresas do Grupo (Nota 34)	2.098.013	-	2.098.013	988.625	-	988.625
Acréscimo de proveitos	1.042.834	-	1.042.834	905.241	-	905.241
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	10.949.023	9.919.753	20.868.776	6.327.664	7.425.254	13.752.918

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

O 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.

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.

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

O aumento verificado no valor das 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.

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:

Imparidade contas a receber	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 pela sua totalidade.

O aumento de perdas por imparidade registado no exercício diz respeito à expectativa de reservas de manutenção não recuperáveis, tendo em conta a estimativa de manutenção estrutural futura.

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

9. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	2021	2020
Gastos diferidos		
Depósitos de garantia - locação operacional	2.177.360	1.229.409
Comissões	1.265.447	1.174.642
Rendas	248.022	226.605
Outros	174.888	220.087
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	65.886	140.433
Outros ativos correntes	3.931.604	2.991.176

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 Empresa.

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.

10. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é como segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Mercadorias	128 135	133 658
Matérias primas	444 803	419 853
Imparidade de inventários	<u>(207 786)</u>	<u>(207 786)</u>
Total inventários	<u>365 152</u>	<u>345 725</u>

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

O custo dos inventários reconhecidos, em 2021, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 599.688 Euros (em 2020: 338.107 Euros).

Imparidade de inventários

Os aumentos/reduções de imparidade de inventários estão reconhecidos na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões) da demonstração de resultados pela sua totalidade. Nos exercícios findos a 31 de dezembro de 2021 e 2020 não existem aumentos/reduções a registar.

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>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>
Clientes/ corrente	22.579.476	434.287	10.632.774	4.881.970
Imparidade clientes	<u>(627.717)</u>	-	<u>(1.320.938)</u>	-
Total Clientes	<u>21.951.760</u>	<u>434.287</u>	<u>9.311.836</u>	<u>4.881.970</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 consequente 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	1 320 938	2 033 349
Aumentos / reduções	(56 032)	381 350
Utilizações	<u>(637 189)</u>	<u>(1 093 761)</u>
A 31 de dezembro	<u>627 717</u>	<u>1 320 938</u>

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

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. 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	140 129	59 729
Depósitos bancários	<u>5 214 628</u>	<u>3 223 232</u>
Caixa e equivalentes de caixa	<u>5 354 757</u>	<u>3 282 961</u>

13. Capital

Em 31 de dezembro de 2021, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.000.000 ações com o valor nominal de 5 Euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

14. Reservas e prestações suplementares

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

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

A 31 de dezembro de 2021 e 2020 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 as prestações suplementares ascendiam a 85.673.389 Euros. O detalhe das prestações suplementares encontra-se divulgado nos relatórios e contas dos anos anteriores.

15. Provisões

No decurso dos exercícios de 2021 e 2020 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros risco e encargos	Custos de redelivery	Custos reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2021	8.583.281	5.152.426	21.545.650	2.678.571	37.959.928
Dotação	561.804	66.959	663.075	-	1.291.838
Utilização / Redução	(8.875)	(2.520.835)	(12.879.122)	(1.292.166)	(16.700.998)
Reversão	(214.901)	(278.404)	(2.084.454)	-	(2.577.759)
Diferenças cambiais	-	-	656.387	-	656.387
Desconto financeiro	-	-	180.081	-	180.081
A 31 de dezembro de 2021	8.921.309	2.420.146	8.081.617	1.386.404	20.809.477

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Contrato oneroso	Custos reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2020	7.360.607	688.508	9.451.348	20.395.440	-	37.895.903
Dotação	1.833.281	4.463.918	15.733.798	-	2.678.571	24.709.568
Utilização / 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	8.583.281	5.152.426	21.545.650	-	2.678.571	37.959.928

Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da SATA e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a Empresa. Em 2019, foi registada uma provisão de 6.750 milhares de Euros relativa a um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (Canadian Class Action), 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 da Empresa 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, a SATA registou uma provisão de 1.223 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, a SATA 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, a Empresa registou, em 2020, uma provisão no montante de 3,2 milhões de Euros.

Este valor respeita ao período de janeiro de 2016 a março de 2020 e inclui ainda um cálculo efetuado para o universo das taxas cobradas nos mesmo bilhetes que, apesar de estarem fora do âmbito da referida auditoria, se encontram nas mesmas circunstâncias.

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.

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

Em 2020, foi registada uma provisão para custos de reestruturação no montante de 2.678.571 de Euros, no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia (Ver Nota 1). Este valor tem implícita a saída negociada de colaboradores. Em 2021 foram pagos a título de indemnização, por rescisão de mútuo acordo, 1.292.166 Euros. O restante valor será utilizado em 2022.

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

16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

	2021			2020		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Financiamentos	1.268.195	3.487.355	4.755.550	1.598.591	3.431.049	5.029.640
Conta corrente caucionada	4.272.219	-	4.272.219	4.001.990	-	4.001.990
	5.540.414	3.487.355	9.027.769	5.600.581	3.431.049	9.031.630
Acréscimo de juros	54.803	-	54.803	-	-	-
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(2.479)	-	(2.479)	-	-	-
	5.592.739	3.487.355	9.080.094	5.600.581	3.431.049	9.031.630

Ao abrigo das medidas de apoio às empresas, decorrentes da crise pandémica COVID-19, a SATA aderiu ao regime das moratórias bancárias, para a totalidade do capital, juros e encargos para os empréstimos de Médio Longo Prazo. Assim, a SATA diminuiu os valores de *cash-flow* de saída relacionados com financiamento no ano de 2020 e 2021.

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

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

	2021	2020
Até 1 anos	5.540.414	5.600.581
Entre 2 e 5 anos	3.487.355	3.431.049
	9.027.769	9.031.630

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

Passivos com obrigações contratuais

A SATA regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo dos passivos com obrigações contratuais negociadas pela Empresa detalha-se como se segue:

	2021			2020		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	20.818.041	87.045.511	107.863.553	16.653.061	71.881.916	88.534.977
	20.818.041	87.045.511	107.863.553	16.653.061	71.881.916	88.534.977

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.

	2021	2020
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	21.789.759	17.375.242
Entre 1 e 5 anos	79.272.671	66.717.878
Mais de 5 anos	29.364.994	22.861.344
	130.427.424	106.954.465
Custos financeiros futuros das locações	(22.563.871)	(18.419.487)
Valor atual do passivo das locações	107.863.553	88.534.977

O valor atual do passivo das locações é como segue:	2021	2020
Até 1 ano	20.818.041	16.653.061
Entre 1 e 5 anos	63.527.363	53.541.833
Mais de 5 anos	23.518.148	18.340.083
	107.863.553	88.534.977

Os passivos remunerados reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	2021	2020
Saldo em 1 de janeiro	97.566.607	67.073.878
Recebimentos de empréstimos obtidos	7.924.279	6.330.531
Pagamentos de empréstimos bancários	(9.002.969)	(7.153.193)
Aumentos de locações	31.241.364	49.252.671
Pagamentos de locações	(26.403.544)	(21.024.902)
Especialização de juros e atualização cambial	15.617.909	3.087.622
Saldo em 31 de dezembro	116.943.646	97.566.607

17. 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>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Outros credores						
Empresas do Grupo (Nota 34)	834 651	285 343 763	286 178 414	214 282 603	-	214 282 603
Taxas aeronáuticas	3 504 665	-	3 504 665	3 100 922	-	3 100 922
Credores diversos	1 853 231	-	1 853 231	1 061 172	-	1 061 172
Pessoal	98 002	-	98 002	140 306	-	140 306
Acréscimo de gastos						
Remunerações a liquidar	4 240 195	-	4 240 195	3 928 463	-	3 928 463
Outros acréscimos	5 925 963	-	5 925 963	3 099 968	-	3 099 968
Outras contas a pagar	16 456 707	285 343 763	301 800 470	225 613 434	-	225 613 434

A SATA Air Açores, como Empresa acionista teve acesso ao auxílio de emergência concedido pela Comissão Europeia para fazer face aos impactos provocados pela pandemia COVID-19 na liquidez das companhias no âmbito da prestação das obrigações do serviço público (Ver Nota 1).

O aumento verificado nas outras contas a pagar a Empresas do Grupo, é gerado essencialmente pelo reforço dos empréstimos concedidos pela acionista SATA Air Açores (Nota 34). Este aumento decorre da quebra de atividade na SATA Internacional, tal como em todas as empresas de aviação, gerando necessidades adicionais de liquidez, colmatadas pelo acionista sob a forma de um empréstimo intra grupo.

Em 2021, o valor registado em não corrente, resulta da assinatura de um contrato, sobre o qual o financiamento da SATA Air Açores à SATA Internacional, foi qualificado como suprimentos, por um prazo de 15 anos, vencendo-se juros à taxa de 4% (Nota 30).

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

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2022.

A rubrica de outros credores diversos é composta essencialmente por uma responsabilidade de cerca de 1.500 milhares de Euros relacionada com uma reparação de um motor a ser parcialmente reembolsada pela seguradora.

18. 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		
Imposto sobre o rendimento singular	507 034	483 717
Segurança social	657 748	439 688
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	2 215 876	1 862 329
Operações Charter	847 830	567 670
Outros passivos correntes	<u>4 228 487</u>	<u>3 353 405</u>

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

19. 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	26 780 969	26 935 062
Faturas em receção e conferência	46 371	100 946
Total fornecedores	<u>26 827 339</u>	<u>27 036 008</u>

A rubrica de fornecedores não apresentou uma variação tão significativa como a de clientes ou outras contas a pagar, pois a SATA procurou liquidar parte significativa dos seus compromissos com fornecedores e colmatar atrasos de anos anteriores.

20. 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	209 825
Retenções na fonte	5	5
Estimativa de IRC (Nota 31)	(102 274)	(73 314)
Total	<u>51 555</u>	<u>136 516</u>

21. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados (pendentes de voo) ascendia a 26,4 milhões de Euros e 26,2 milhões de Euros, respetivamente.

22. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2021 e 2020:

	2021			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Clientes e outras contas a receber não corrente	10.354.040	-	-	10.354.040
Caixa e seus equivalentes	5.354.757	-	-	5.354.757
Clientes e outras contas a receber	31.857.949	-	1.042.834	32.900.782
Total ativos financeiros	47.566.745	-	1.042.834	48.609.579
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	3.487.355	-	-	3.487.355
Empréstimos obtidos corrente	5.592.739	-	-	5.592.739
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	87.045.511	87.045.511
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	20.818.041	20.818.041
Outras contas a pagar não corrente	285.343.762	-	-	285.343.762
Fornecedores e outras contas a pagar	43.284.046	-	-	43.284.046
Total passivos financeiros	337.707.902	-	107.863.553	445.571.455
2020				
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Clientes e outras contas a receber não corrente	12.307.223	-	-	12.307.223
Caixa e seus equivalentes	3.282.961	-	-	3.282.961
Clientes e outras contas a receber	15.639.500	-	905.241	16.544.742
Total ativos financeiros	31.229.684	-	905.241	32.134.926
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	1.828.736	-	-	1.828.736
Empréstimos obtidos corrente	7.202.894	-	-	7.202.894
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	71.881.916	71.881.916
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	16.653.061	16.653.061
Fornecedores e outras contas a pagar	252.649.442	-	-	252.649.442
Total passivos financeiros	261.681.072	-	88.534.977	350.216.049

23. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2021 e 2020, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

24. Vendas e Prestação de serviços

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	15.154	24.631
Sub-total	15.154	24.631
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Voos Regulares	75.373.516	38.980.464
Prestação de Serviços - Mercado externo		
Voos Regulares	19.585.428	12.065.475
Operações <i>Charter</i>	6.564.599	5.854.180
Sub-total	101.523.542	56.900.119
Vendas e prestações de serviços	101.538.696	56.924.750

Em 2021 verificou-se um aumento da atividade da Empresa, tendo em conta a retoma gradual da atividade, face a 2020, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 44,6 milhões de Euros.

25. Subsídios à exploração

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Compensação Financeira - COVID 19	8 127 350	-
Outros	45 358	33 127
Subsídios à exploração	8 172 708	33 127

No âmbito dos auxílios de Estado, e de acordo com a Resolução do Conselho do Governo nº 107/2021 de 13 de maio de 2021, foi autorizada a concessão de uma compensação financeira, no valor de 8.127.350 Euros, à Sata Internacional, 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.

26. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2021 e 2020 é como segue:

	2021	2020
Combustíveis e Lubrificantes	22 680 861	11 772 213
Manutenção e aluguer de motores	17 416 482	20 479 421
<i>Handling</i>	11 487 666	7 918 033
Taxas aeroportuárias e relativas a voo	9 058 658	5 019 540
Custos distribuição e comunicação	4 437 319	2 101 455
<i>Catering</i>	3 596 358	1 821 733
Comissões	2 403 943	1 981 528
Fretamentos	1 954 090	957 772
Deslocações e estadas	1 544 629	1 177 737
Cedência de Pessoal	1 323 134	1 845 021
Honorários e serviços especializados	1 268 905	870 691
Rendas e alugueres	949 925	850 499
Seguros	783 156	565 848
Indemnizações Bagagem e passageiros	716 141	2 334 120
Manutenção programas informáticos e equipamento:	165 572	385 337
Publicidade	492 697	441 670
Manuseamento carga	349 405	356 184
Vigilância e segurança	82 940	61 470
Outros	1 673 169	1 473 880
Fornecimentos e serviços externos	82 385 050	62 414 151

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 temporariamente das aeronaves para grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16.

A rubrica rendas e alugueres inclui contratos de locação que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16, relativos, essencialmente, a instalações e balcões em aeroportos e *software*.

O aumento verificado na rubrica de outros, que inclui diversas rúbricas com valores menos significativos, apresenta como principal variação o aumento de gastos relacionados com o transporte de material para incorporação na manutenção de aeronaves, cujo incremento encontra-se relacionado com o aumento da operação.

27. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2021 e 2020, foram como segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Remunerações		
Orgãos sociais	16 800	16 800
Pessoal	<u>26 581 626</u>	<u>23 982 726</u>
	<u>26 598 426</u>	<u>23 999 526</u>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	6 117 620	4 366 201
Benefícios pós-emprego	687 611	590 662
Custos de acção social	12 140	9 366
Outros	<u>1 757 392</u>	<u>1 531 205</u>
Sub-total	<u>8 574 763</u>	<u>6 497 435</u>
Custos com o pessoal	<u>35 173 188</u>	<u>30 496 961</u>

O aumento verificado na rúbrica de gastos com pessoal, deveu-se em grande parte, ao aumento de rúbricas de natureza variável, dependentes da atividade operacional, e à poupança de custos ocorrida em 2020, derivada das medidas de apoio nomeadamente *layoff*, 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 da Empresa encontra-se detalhado no Relatório de Gestão.

Plano de contribuição definida

Em 2021, o valor das contribuições definidas efetuadas pela SATA para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 687.611 Euros face a 586.913 Euros em 2020.

Gastos de reestruturação

Em 2021 a Empresa registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Pré- reformas e reformas antecipadas	1 376 226	3 293 960
Reestruturação - Indemnizações (Nota 15)	-	2 678 571
	<u>1 376 226</u>	<u>5 972 531</u>

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada.

O 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 um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 3,3 milhões de Euros, fruto da adesão ao referido programa de 10 colaboradores (1 em situação de reforma antecipada e 9 em situação de pré-reforma). Em 2021, fruto da adesão de um colaborador ao programa de pré-reforma, a Empresa registou um aumento da responsabilidade de cerca de 1,7 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 2.678.571 Euros (Ver Nota 15), aderiram em 2021, ao programa de rescisões por mútuo acordo, 18 trabalhadores, com o pagamento de indemnizações no montante de 1.292.166 Euros.

28. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Ganhos em inventários	40	41
Outros	174.807	155.237
	<u>174.847</u>	<u>155.278</u>

29. Outros gastos e perdas

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Comissões	732.881	881.417
Impostos	32.997	33.527
Juros de Mora	19.788	4.400
Penalidades	19.471	169.293
Perdas em inventários	907	495
Outros	<u>100.955</u>	<u>123.927</u>
	<u>906.998</u>	<u>1.213.059</u>

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito.

30. 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 - partes relacionadas (Nota 34)	9.399.765	5.619.168
Juros relacionados com contratos de locação	7.707.037	5.698.684
Juros de Mora	588.782	629.313
Juros de empréstimos obtidos	476.246	312.480
Outros custos e perdas financeiras	<u>344.510</u>	<u>264.218</u>
	<u>18.516.339</u>	<u>12.523.863</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos	<u>28.132</u>	<u>93</u>
	<u>28.132</u>	<u>93</u>
Diferenças de câmbio líquidas	<u>(5.847.046)</u>	<u>7.511.296</u>
	<u>(5.847.046)</u>	<u>7.511.296</u>

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4% (Nota 17).

Durante o exercício de 2021, o reconhecimento do passivo da locação e respetivo *redelivery* associados a renegociações contratuais, a entrada de uma nova aeronave e a atualização de estimativas de custos de *phase-out* originaram um incremento das despesas com juros no valor de 7.707 milhares de Euros.

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 6.507 milhares de Euros.

31. Imposto do exercício

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 20)	(102 274)	(73 314)
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	-	1 436
Imposto sobre o rendimento	<u>(102 274)</u>	<u>(71 878)</u>

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Resultado antes de Imposto	(50 228 884)	(68 316 067)
Taxa de Imposto	14,7%	16,8%
	<u>(7 383 646)</u>	<u>(11 477 099)</u>
Diferenças permanentes	(26 707)	(63 849)
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	1 367 682	735 204
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	6 042 671	10 805 744
Tributação autónoma	(102 274)	(73 314)
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	-	1 436
Imposto s/ rendimento	<u>(102 274)</u>	<u>(71 878)</u>
Taxa efetiva de imposto	0,2%	0,1%

A taxa de imposto utilizada na determinação do montante de imposto nas demonstrações financeiras, 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>

32. Compromissos

Compromissos com locações

Os pagamentos futuros mínimos não canceláveis dos contratos de locação, assinados para aeronaves cuja entrada prevista deve ocorrer nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023 e 2024, ascendem a aproximadamente 70.829 milhares de Euros em 31 de dezembro de 2021.

33. 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
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463.000	USD	408.783	463.000	EUR	377.299
Massachussets 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
The Greather 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
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	-	-	-
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10.000	EUR	10.000	10.000	EUR	10.000
Associação Turismo dos Açores	11-08-2021	6.000	EUR	6.000	-	-	-
AENA	26-10-2012	-	-	-	140.000	EUR	140.000
Servisair	24-12-2008	-	-	-	90.000	CAD	57.573
		1.352.745		1.182.262	1.531.776		1.251.466

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2021 e 2020, a SATA não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a SATA controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da Empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram na sua totalidade liquidadas pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2021 cifrou-se em 16.800 Euros.

Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas no exercício de 2021 cifrou-se em 14.500 Euros. O mesmo não prestou outros serviços distintos de auditoria.

Saldo 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 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)	Outras contas a receber (Nota 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)
Sata Air Açores	-	285 343 763	-	212 784 409
Sata Gestão Aeródromos	-	834 651	-	1 373 245
Azores Airlines Vacation (EUA)	2 098 013	-	988 625	-
Azores Airlines Vacation (Canada)	-	-	-	124 950
	2 098 013	286 178 414	988 625	214 282 603

	2021			2020		
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados
Sata Air Açores	7 437 346	2 220 573	9 354 790	5 784 772	2 118 569	5 526 737
Sata Gestão Aeródromos	119 339	200 270	44 975	65 517	217 216	92 433
Azores Airlines Vacation (EUA)	328 725	-	-	176 543	-	-
Azores Airlines Vacation (Canada)	-	-	-	111 399	-	-
	7 885 410	2 420 843	9 399 765	6 138 232	2 335 785	5 619 170

Em 31 de dezembro de 2021 os valores a pagar à SATA Air Açores e à SATA Gestão de Aeródromos, nos montantes de 285.344 milhares de Euros e de 835 milhares de Euros respetivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado, no valor de 9.355 milhares de Euros e 45 milhares de Euros, respetivamente. O empréstimo da SATA Air Açores, foi classificado como não corrente, atendendo ao contrato de suprimentos assinado em dezembro de 2021 (Nota 17).

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

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

35. Eventos subsequentes

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 US\$ 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 glaciador 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.

No seguimento do processo que decorreu junto da Comissão Europeia, esta, através das suas decisões¹³, 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 Açores¹⁴.

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.¹⁵

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

¹³ 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

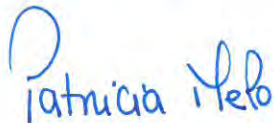
¹⁴ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 159, de 27 de outubro de 2020, e da Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2021, de 9 de junho, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 89, de 9 de junho de 2021, e dos Despachos do Secretário 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

¹⁵ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 73/2022 de 6 de maio de 2022

Autónoma dos Açores, de 37,5 milhões de euros.¹⁶ Neste sentido, a Garantia foi prorrogada até 31 de julho de 2022¹⁷.

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)

¹⁶ 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

¹⁷ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 92/2022 de 26 de maio de 2022

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DO EXERCÍCIO DE 2021

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do art. 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do art. 5.º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Empresa), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2021 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.



1. RELATÓRIO

I. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. deixou de ser uma empresa qualificada como entidade de interesse público, a partir de 01/01/2022, em função das alterações ao art. 3.º do Regime Jurídico de Supervisão de Auditoria (RJSA), introduzidas pela Lei n.º 99-A/2021.

Não obstante o exposto, a certificação legal de contas relativa ao exercício de 2021, refere-se a factos e a um período em que a entidade ainda era qualificada como EIP, devendo por isso acolher os requisitos previstos no art. 45.º/2 do EOROC, e os demais previstos na legislação da União Europeia respeitante à revisão legal de contas (cf. art. 45.º/3 EOROC).

Adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º 1 do art. 413.º do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi reeleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 7 de janeiro de 2020, para o mandato de 2020-2022, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

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

II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2021, o Conselho Fiscal realizou dez reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2021, nos termos de documento anexo à ata n.º 5 de 4 de agosto de 2021.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2021, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2021, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações das atas do Conselho de Administração, participação na Assembleia Geral realizada e análise das contas intercalares e do relatório de gestão e demonstrações financeiras.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, o Auditor Externo, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade, o Diretor de Compras e Logística, a responsável pelo Gabinete de Auditoria e Qualidade de Serviço e a responsável pelo Gabinete Jurídico.
3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas, Relatório de Auditoria, das informações reportadas no Relatório Adicional do Órgão de Fiscalização, previsto no art. 24º do Regime Jurídico de Supervisão de Auditoria, e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2021.

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

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2021 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo, análise do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2021, particularmente na nota 4 do anexo às demonstrações financeiras .

Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos inerentes às matérias relevantes de auditoria identificadas na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, nomeadamente: i) o reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes; ii) as estimativas associadas à manutenção e redelivery da frota e iii) Recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo.

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



Durante o exercício de 2021 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu quaisquer comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização não obteve evidência de tais irregularidades.

6. O Conselho Fiscal obteve a declaração de independência do Revisor Oficial de Contas nos termos alínea a) do nº6 do art. 24º do Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria e a comunicação relativa à inexistência de serviços distintos de auditoria realizados pelo mesmo, durante o exercício de 2021, conforme estabelecido na b) do nº6 do referido artigo.

No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou a inexistência de prestação de serviços não relacionados com serviços de auditoria, durante o exercício de 2021, pelo que concluiu que foi salvaguardada a independência do Revisor Oficial de Contas.

7. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria do exercício de 2021 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

8. Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria.

Em 31 de dezembro de 2021 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 332.526 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 57.763 milhares de euros.

As demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 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 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, suportado pelas injeções de capital no Grupo SATA previstas no Plano de Reestruturação Aprovado.



Realçamos 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 da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

2. PARECER

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

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2021, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

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



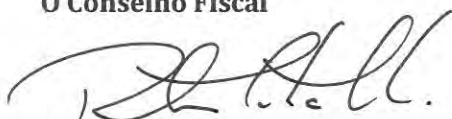
Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras, o Conselho Fiscal é de parecer que:

- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., respeitantes ao exercício de 2021;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2021, no sentido de que o resultado líquido negativo de 50.331.157,34 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);
- Seja dado cumprimento ao disposto no art. 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

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

Ponta Delgada, 13 de junho de 2022


O Conselho Fiscal



Rúben Mota Cordeiro – Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 168.825.328 euros e um total de capital próprio negativo de 332.525.998 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 50.331.157 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração do rendimento integral, a demonstração das alterações dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 332.526 milhares de euros em 31 de dezembro de 2021, situação que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, fluxos de caixa operacionais negativos e um passivo corrente superior ao ativo corrente que tem motivado graves problemas de liquidez, sendo que esta deficiente e desequilibrada estrutura financeira poderá ainda



ser mais fortemente penalizada pelos efeitos conjugados dos diversos constrangimentos descritos na nota 35 do anexo às demonstrações financeiras.

Esses acontecimentos ou condições indicam que existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para prosseguir em continuidade e, conforme divulgado na nota 1.1.6 do anexo, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade, que no entender do Conselho de Administração depende 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. As demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

Matérias relevantes de auditoria

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

Matérias relevantes de auditoria

1. Reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes

Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 1.1.4, 3.19, 5.6, 5.7, 18, 21 e 24 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2021, as vendas e serviços prestados ascendem a 101.539 milhares de euros, os quais correspondem, essencialmente, ao transporte de passageiros.

Síntese da abordagem aos riscos de distorção material mais significativos

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

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo e avaliação das principais



Como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, o valor da venda do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2021, ascende a 26.443 milhares de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração, neste caso, as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

Como divulgado na nota 3.19 e 5.6 das demonstrações financeiras, a rubrica de Documentos pendentes de voo respeita ao saldo de voos não realizados até essa data, correspondendo a uma obrigação de prestação do serviço no futuro ou a uma obrigação de reembolso do valor do bilhete conforme definido nos termos contratuais.

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

No que respeita ao programa “SATA Imagine”, tal como divulgado na nota 3.19 e 5.7 das demonstrações financeiras, a Entidade reconhece uma obrigação contratual com base no número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas. As milhas apuradas são valorizadas de acordo com o seu stand alone price considerando a retenção histórica de milhas. A responsabilidade associada ao

estimativas e julgamentos associados, nomeadamente:

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

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

- (i) validação do valor unitário atribuído por milha; e
- (ii) reconhecimento das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas nem caducadas, à data de 31 de dezembro de 2021, com as milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa.

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



programa de fidelização de clientes, a 31 de dezembro de 2021, ascende a 2.216 milhares de euros.

O Conselho de Administração efetua análises periódicas, quer do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que perderam validade, quer do saldo da rubrica de Programa de fidelização de clientes, de forma a avaliar a utilização e validade das milhas.

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

2. Estimativas para a manutenção e redelivery da frota

Divulgações relacionadas com a manutenção e redelivery da frota apresentadas nas notas 1.1.4, 3.2, 3.15, 3.17, 5.2, 5.9, 6, 8, 15 e 30 das demonstrações financeiras.

A estimativa para manutenção e redelivery da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte do Conselho de Administração, sendo, como mencionado na nota 5.2 do anexo das demonstrações financeiras, os mais relevantes: (i) a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, (ii) os custos esperados das intervenções, e (iii) taxa de desconto utilizada. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por redelivery, a qual ascende ao montante de 8.082 milhares de euros em 31 de dezembro de 2021, assim como a determinação

Compreensão e avaliação dos procedimentos realizados pela Entidade para construir estimativas para a manutenção e redelivery da frota.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção, aprovado pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos.

Averiguámos a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, para efeitos do reconhecimento da provisão de redelivery.

Validámos, igualmente, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural e redelivery das aeronaves.



da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

As estimativas dos encargos resultantes dos trabalhos de redelivery são reconhecidos no momento inicial, desde que possam ser estimados com fiabilidade, como provisões (nota 15), por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de locação.

As manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas inicialmente como um complemento ao direito de uso dos ativos, sendo subsequentemente depreciadas até ao momento da ocorrência da próxima manutenção e sujeitas a imparidade. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento da Administração, sendo esta revista na data de apresentação de contas. O período de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, influencia, igualmente, a utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das manutenções.

Devido aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para a manutenção e redelivery da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

3. Recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis

Divulgações relacionadas com a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo

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

Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a avaliação da



apresentadas nas notas 1.1.4, 3.3, 5.11 e 6 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2021, o montante de ativos fixos tangíveis respeitantes ao transporte aéreo reconhecido como ativos sob direito de uso de acordo com a IFRS 16 – Locações nas demonstrações financeiras da Entidade ascende a 111.938 milhares de euros.

De acordo com a IAS 36 – Imparidade de ativos, e conforme divulgado nas notas às demonstrações financeiras, a Entidade procede à realização de teste de imparidade aos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo, sempre que existam indícios que o seu valor contabilístico possa não ser recuperável.

A determinação do valor recuperável é subjetiva devido à incerteza da estimativa dos fluxos de caixa futuros que depende de alguns pressupostos que implicam um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração, tais como os cash-flows futuros associados à atividade operacional da Entidade, taxas de desconto, taxas de crescimento na perpetuidade.

A análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo, com base no modelo de imparidade utilizado pelo Conselho de Administração, resultou numa reversão de perdas por imparidade, registadas em exercícios anteriores, no montante de 5.787 milhares de euros.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.4 das demonstrações financeiras, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem

adequação do modelo de imparidade utilizado pelo Conselho de Administração e a reexecução matemática dos cálculos.

Foi verificada a razoabilidade dos pressupostos que suportam o modelo dos fluxos de caixa descontados e os resultados das análises de sensibilidade.

Efetuámos a reconciliação das projeções dos fluxos de caixa futuros com o Plano de Reestruturação Aprovado.

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



originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da Entidade.

Face aos montantes envolvidos, à complexidade dos modelos de avaliação, aos pressupostos utilizados, ao elevado nível de julgamento e subjetividade que lhe estão inerentes, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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



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

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria, incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;



- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos-lhe todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, quais as medidas tomadas para eliminar as ameaças ou quais as salvaguardas aplicadas.

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

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento à alínea e) do número 3 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais, exceto quanto a alguns elementos exigidos pelo artigo 16º do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial da Região Autónoma dos Açores, aprovado pelo Decreto Legislativo Regional 7/2008/A, de 24 de março.

Sobre a demonstração não financeira

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

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

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

- Fomos nomeados auditores da Entidade pela primeira vez na assembleia geral realizada a 11 de janeiro de 2018 para um mandato compreendido entre 2017 e 2019.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material



das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.

- Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao órgão de fiscalização da Entidade em 13 de junho de 2022.
- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do número 8 do artigo 77.º do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.
- Informamos que, para além da auditoria, não prestamos à Entidade quaisquer outros serviços permitidos.

Ponta Delgada, 13 de junho de 2022

UHY – OLIVEIRA, BRANCO & ASSOCIADOS, SROC, LDA.
Manuel Luís Fernandes Branco (ROC nº 652)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 168.825.328 euros e um total de capital próprio negativo de 332.525.998 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 50.331.157 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. em 31 de dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2021 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 332.526 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 57.763 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 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.

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

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, 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 sismo-vulcânica na ilha de São Jorge.

Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

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

Matérias relevantes de auditoria

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

Matérias relevantes de auditoria

Síntese da abordagem de auditoria

Reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes

Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 1.1.4, 3.19, 5.6, 5.7, 18, 21 e 24 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2021, as vendas e serviços prestados ascendem a 101.539 milhares de euros, os quais correspondem,

Os procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, o entendimento e a avaliação dos diversos sistemas de informação relacionados com o reconhecimento do rédito de transporte de passageiros, a identificação e avaliação da eficiência operacional do sistema de controlo interno da Entidade associado aos processos de gestão de sistemas de informação, tendo para o efeito recorrido a especialistas em auditoria de sistemas de informação, bem como à avaliação dos respetivos controlos-chave destinados a assegurar o correto, completo e atempado

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

essencialmente, ao transporte de passageiros.

Tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, no momento da venda do bilhete, o valor é registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2021, ascende a 26.443 milhares de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido apenas quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração neste caso as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

Tal como divulgado nas notas 3.19 e 5.6 das demonstrações financeiras, a rubrica de Documentos pendentes de voo respeita ao saldo de voos não realizados até essa data, correspondendo a uma obrigação de prestação do serviço no futuro ou a uma obrigação de reembolso do valor do bilhete conforme definido nos termos contratuais.

Na sequência dos impactos da pandemia COVID-19 no setor do transporte aéreo, a Entidade sofreu uma redução significativa da sua atividade em 2020 e 2021, em resultado de uma acentuada quebra da procura e da imposição de restrições governamentais à circulação aérea, o que gerou o cancelamento de diversos voos.

Neste enquadramento, o Conselho de Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais ou de reembolso das passagens através de exfluxo monetário ou emissão de *vouchers*.

No que respeita ao programa "SATA Imagine", tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, a Entidade reconhece uma obrigação contratual com base

reconhecimento do rédito de transporte de passageiros.

Procedemos à realização de testes substantivos específicos sobre o rédito de transporte de passageiros e o saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, nomeadamente a reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras, a validação, por amostragem, dos diversos *inputs* da listagem de documentos pendentes de voo, a reconciliação da listagem de receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras e a análise das reconciliações bancárias. Efetuámos, também, procedimentos de revisão analítica para as diversas categorias de rédito de transporte de passageiros, nomeadamente, tarifas, taxas e comissões.

No que respeita ao programa "SATA Imagine", os procedimentos de auditoria que desenvolvemos, incluíram, entre outros, a apreciação da adequação do modelo, desenvolvido internamente, para a quantificação das responsabilidades relacionadas com milhas por utilizar, a validação dos cálculos incorporados para determinação do *stand alone price*, assim como a reconciliação das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas, à data de 31 de dezembro de 2021, com a quantidade de milhas consideradas para efeitos de mensuração das respetivas responsabilidades associadas ao programa de fidelização de clientes.

Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.

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

no número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas. As milhas apuradas são valorizadas de acordo com o seu *stand alone price* considerando a redenção histórica de milhas. A responsabilidade associada ao programa de fidelização de clientes, a 31 de dezembro de 2021, ascende a 2.216 milhares de euros.

O Conselho de Administração efetua análises periódicas, quer do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que perderam validade, quer do saldo da rubrica de programa de fidelização de clientes, de forma a avaliar a utilização e validade das milhas.

Face à expressão dos montantes em causa, bem como ao grau de julgamento inerente ao reconhecimento do rédito, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Estimativas associadas à manutenção e redelivery da frota

Divulgações relacionadas com a manutenção e redelivery da frota apresentadas nas notas 1.1.4, 3.2, 3.15, 3.17, 5.2, 5.9, 6, 8, 15 e 30 das demonstrações financeiras.

Tal como divulgado na nota 5.2 das demonstrações financeiras, as estimativas para a manutenção e *redelivery* da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte da Entidade, assentes em previsões com elevado grau de julgamento, nomeadamente, a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, custo das intervenções, cláusulas contratuais e eventuais renegociações dos contratos de locação. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por *redelivery*, a qual ascende ao montante de 8.082 milhares de euros em 31 de dezembro de 2021, assim como

Desenvolvemos um conjunto de procedimentos de auditoria com o objetivo de avaliar a razoabilidade das estimativas para manutenção e *redelivery* da frota, nomeadamente, o entendimento e apreciação dos processos e procedimentos de controlo interno adotados pela Entidade no que respeita ao seu apuramento.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção e *redelivery*, aprovados pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos. Questionámos os técnicos internos da área de manutenção e a Gestão quanto à razoabilidade dos pressupostos utilizados e verificámos os cálculos efetuados.

Analisámos os diferentes períodos de intervenção considerados nas estimativas, atendendo às especificidades de cada aeronave, assim como a estimativa de custos a incorrer no futuro e a razoabilidade da taxa de

Matérias relevantes de auditoria

a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

No que respeita à estimativa dos encargos resultantes dos trabalhos de *redelivery*, estes são reconhecidos como provisões, por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do prazo dos contratos de locação.

Relativamente às manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas como um complemento ao direito de uso dos ativos, sendo subsequentemente depreciadas até à ocorrência da nova manutenção e sujeitas a testes de imparidade. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento da Entidade, sendo esta revista a cada data de relato financeiro. O período estimado de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, tem impacto na utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das referidas manutenções.

Face aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para a manutenção e *redelivery* da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Síntese da abordagem de auditoria

desconto utilizada, tendo por base as condições que se encontram definidas contratualmente, assim como a informação fornecida por engenheiros internos com experiência específica desta matéria.

Validámos, igualmente, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural e *redelivery* das aeronaves.

Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.

Recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo

Divulgações relacionadas com a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo apresentadas nas notas 1.1.4, 3.3, 5.11 e 6 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2021, o montante de ativos fixos tangíveis respeitantes ao transporte

Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a avaliação da adequação do modelo de imparidade utilizado pelo Conselho de Administração e a reexecução matemática dos cálculos.

Foi apreciada a razoabilidade das estimativas e julgamentos realizados pelo Conselho de Administração, subjacentes aos pressupostos relevantes utilizados no modelo do teste de

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

aéreo reconhecido nas demonstrações financeiras da Entidade ascende a 111.938 milhares de euros.

De acordo com a IAS 36 – Imparidade de ativos, e conforme divulgado nas notas às demonstrações financeiras, a Entidade procede à realização de teste de imparidade aos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo, sempre que existam indícios que o seu valor contabilístico possa não ser recuperável.

O valor recuperável dos referidos ativos é apurado com base em modelos de fluxos de caixa descontados, os quais requerem a utilização de estimativas e pressupostos definidos pelo Conselho de Administração, com base em projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da Entidade, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto.

Conforme divulgado nas notas 1.1.4 e 6 das demonstrações financeiras, em 7 de junho de 2022 a Comissão Europeia aprovou o Plano de Reestruturação do Grupo SATA para os anos 2020-2025, o qual inclui as projeções aprovadas pelo Conselho de Administração da Entidade, com base num conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota e nível de atividade e performance operacional, tendo em consideração a incerteza associada à evolução futura da pandemia COVID-19 e os seus impactos na atividade do transporte aéreo. Os pressupostos embutidos no Plano de Reestruturação Aprovado estiveram na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração.

Tendo por base as projeções embutidas no Plano de Reestruturação Aprovado e na respetiva análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo resultou uma reversão de perdas por imparidade, registadas

imparidade e respetivas análises de sensibilidade.

Efetuámos a reconciliação das projeções dos fluxos de caixa futuros com o Plano de Reestruturação Aprovado. Foi igualmente avaliada a razoabilidade da definição da unidade geradora de caixa, ao nível da qual foi realizado o teste de imparidade.

Inquirimos a Gestão quanto à adequação dos pressupostos que apresentam maior sensibilidade na determinação do valor de uso, nomeadamente a evolução das receitas e a margem de EBITDA. Foi igualmente realizada uma análise à adequação da taxa de desconto e da taxa de crescimento na perpetuidade, com recurso a análises com comparáveis e outra informação disponível no mercado. Foram ainda desenvolvidas análises de sensibilidade aos principais pressupostos de modo a determinar qual o nível de variações que, individualmente ou no seu conjunto, poderiam originar perdas por imparidade nos ativos testados.

Foi ainda revista a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, em especial as que se referem às estimativas e pressupostos que apresentam maior sensibilidade na determinação do valor recuperável baseado no valor de uso, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.

em exercícios anteriores, no montante de 5.834 milhares de euros.


Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.4 das demonstrações financeiras, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da Entidade.

O prolongamento do conflito na Ucrânia e a manutenção da subida dos preços dos combustíveis e das taxas de juro nos mercados internacionais, são um fator que está a ser monitorizado pelo Conselho de Administração, embora não incorporado nos testes de imparidade realizados com referência a 31 de dezembro de 2021, por se tratar de um evento não ajustável.

Face aos montantes envolvidos, à complexidade dos modelos de avaliação, aos pressupostos utilizados, ao elevado nível de julgamento e subjetividade que lhe estão inerentes, tendo adicionalmente em consideração a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e os respetivos impactos na atividade do transporte aéreo, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
 - b) elaboração do relatório de gestão, nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- 

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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

auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;

- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria; e
- g) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública.

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

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

9 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