



# Relatório Anual Integrado

# 2023





## I GRUPO SATA

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

## 2 MODELO DE GOVERNO

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

## 3 SOCIAL

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

## 4 AMBIENTE

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

## 5 DESEMPENHO

- 46 INDICADORES CHAVE
- 47 ROTAS
- 50 FROTA
- 52 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 53 ANÁLISE DOS RESULTADOS
  
- 59 APLICAÇÃO DE RESULTADOS SOBRE O RELATÓRIO
- 61 GLOSSÁRIO
- 62 ANEXOS
- 63 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
- 67 ANEXOS ESG
- 68 CV DOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
- 69 ANEXOS FINANCEIROS



“

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

Teresa Gonçalves  
CEO, Grupo SATA

# Mensagem da Presidente do Conselho de Administração

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

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

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

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

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

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

# Mensagem da Presidente do Conselho de Administração

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

investimentos significativos e um compromisso contínuo. Por fim, e não menos importante, no que diz respeito aos recursos humanos, a SATA enfrenta o desafio de capacitar as suas equipas para enfrentar os avanços tecnológicos e as mudanças no setor. Isto envolve dar formação contínua aos trabalhadores, para que estes se adaptem a novas regulamentações e práticas operacionais. Adicionalmente, a SATA enfrenta a necessidade de atrair e reter talentos qualificados num mercado altamente competitivo. Isso pode implicar oferecer oportunidades de formação e desenvolvimento de carreira, criar um ambiente de trabalho atraente e incentivar a inovação e a criatividade entre os trabalhadores. A capacitação das pessoas com formações específicas para atender às exigências da indústria da aviação é um desafio estratégico crucial para a SATA, sendo o foco no desenvolvimento de programas de formação interna e a promoção de uma cultura organizacional que valorize a aprendizagem contínua e o crescimento profissional.

## Desempenho operacional de excelência

Em 2023, o Grupo SATA registou um crescimento consistente de receita tendo ambas as companhias aéreas ultrapassado os 395 milhões de euros de receita, com a Azores Airlines a alcançar 285,8 milhões de euros de receita (+35,4% face a 2022).

Este marco histórico demonstra a solidez da nossa estratégia e a confiança que os nossos clientes depositam em nós. O crescimento foi impulsionado por um aumento significativo do número de passageiros transportados, que atingiu cerca de 1.445 mil passageiros, representando um aumento de +33,4% (+362 mil passageiros) face ao ano anterior. Resultado Operacional antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA) de 21,6 milhões de euros que compara com os 5,4 milhões de euros de 2022, traduzindo o excelente ano operacional desenvolvido pela companhia com uma variação 4 vezes superior ao ano anterior. A performance da Azores Airlines tem sido de crescimento consistente e sustentado tendo, em 2023, superado as metas de receitas e EBITDA definidos no Plano de Restruturação acordado com a Comissão Europeia, reflexo dos esforços comerciais, da eficiência da operação e do compromisso da gestão e das equipas no *turnaround* da companhia.

### Foco nas pessoas

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

Neste sentido, em 2023, implementámos diversas medidas para promover o equilíbrio entre a vida profissional e pessoal dos nossos colaboradores, nomeadamente: i) programas de bem-estar, com o lançamento de programas que oferecem aos colaboradores acesso a serviços de saúde mental,

física e nutricional; ii) formação e desenvolvimento, com o investimento em programas que permitem aos colaboradores aprimorar as suas habilidades e competências.

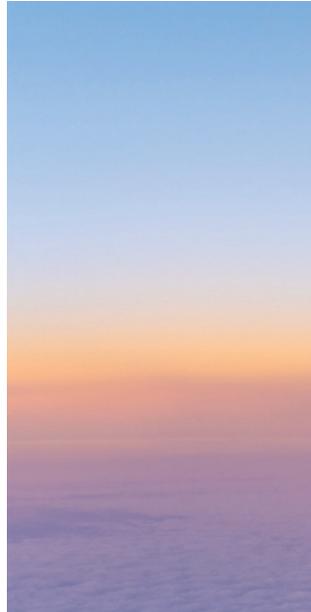
### Sustentabilidade

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

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

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

**Teresa Gonçalves**  
CEO, Grupo SATA



# Princípio da continuidade

Tendo por base o enquadramento legal, operacional, financeiro e societário<sup>1</sup>, a Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”); (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA; (iii) a expectativa do desenvolvimento do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines e da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado e (iv) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

As necessidades de tesouraria de curto prazo têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação

disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

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

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra influenciada (i) pela capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos

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

financeiros externos (ii) pelo cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia (iii) pela conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding para prestações de capital no montante estimado de 160 milhões de euros, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA e (iv) da concretização do processo de privatização da Empresa.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor de transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade da Empresa em manter a continuidade das suas operações.

O Conselho de Administração não considera que os cenários mais pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade das operações. Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Empresa se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

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

# Visão

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

# Missão

Promover a conectividade do arquipélago dos Açores de uma forma sustentável, contribuir para o desenvolvimento da região e criar valor para a comunidade onde estamos inseridos.

# Valores

**Genuinidade,**  
na paixão que temos pelo que fazemos.

**Hospitalidade,**  
herdada das nossas origens açorianas e reflexo do orgulho que sentimos em ser anfitriões dos nossos destinos.

**Liderança,**  
essencial para servir os nossos clientes com eficiência, pontualidade e qualidade, em todas as situações.



# Grupo SATA

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



O Grupo SATA é hoje um grupo de empresas que desenvolve atividades relacionadas com o transporte aéreo de passageiros e carga.

Para além de duas companhias aéreas, o universo das empresas SATA fica completo com a SATA Gestão de Aeródromos, que se ocupa da gestão de várias infraestruturas aeroportuárias dos Açores, e com a SATA Holding que detém as participações nas três empresas operativas do Grupo. Membros da IATA (*International Air Transport Association*) e da ERA (*European Regional Airlines Association*), as companhias aéreas do Grupo SATA, bem como as unidades de negócio da Manutenção e Engenharia e do Handling têm visto o mérito e profissionalismo das suas equipas reconhecido pelas mais distintas certificações do setor.

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

# Enquadramento Macroeconómico Internacional

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



REABERTURA DA CHINA

MODERAÇÃO DAS DISRUPÇÕES NAS CADEIAS  
DE ABASTECIMENTO GLOBAIS

REDUÇÃO DOS CUSTOS ENERGÉTICOS

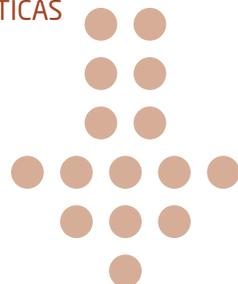
RESTRICÇÕES ECONÓMICAS E POLÍTICAS  
MONETÁRIAS RESTRITIVAS

MANUTENÇÃO DA INFLAÇÃO NUM  
NÍVEL ELEVADO

INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA

UCRÂNIA - RÚSSIA

ISRAEL - PALESTINA



## Taxa Cresc. PIB (%)<sup>1</sup>



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

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

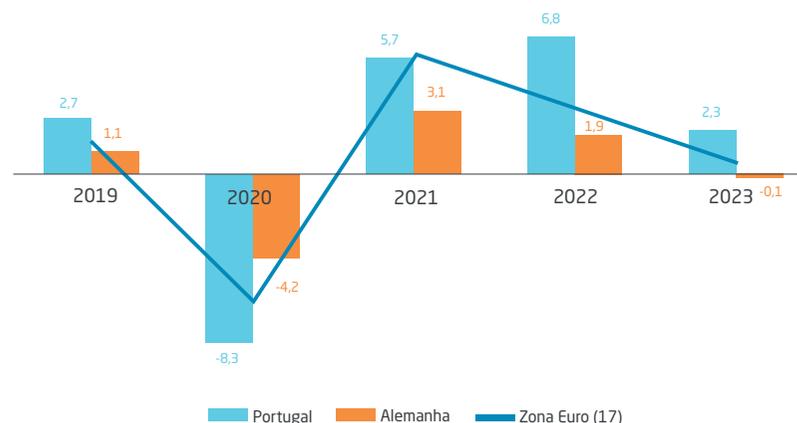
Ao longo de 2023, a economia da zona euro abrandou de um crescimento de 0,8% em termos homólogos no primeiro semestre, para uma contração de 0,1% no terceiro trimestre e, de acordo com projeções do O.C.D.E., encerra o ano com um crescimento

homólogo marginal de 0,5%.

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

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

## Taxa Cresc. PIB (%) / Portugal - Zona Euro<sup>1</sup>



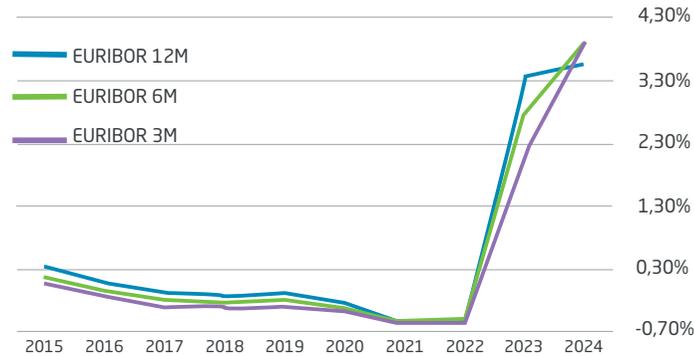
Esta evolução foi impulsionada pelo vigoroso crescimento das exportações, com contribuições positivas tanto das exportações de bens quanto, em maior medida, dos serviços e do consumo privado, o que compensou o desempenho menos favorável do investimento, especialmente na área da construção.

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

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

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

## Restrições económicas decorrentes da manutenção da inflação num nível elevado <sup>1</sup>



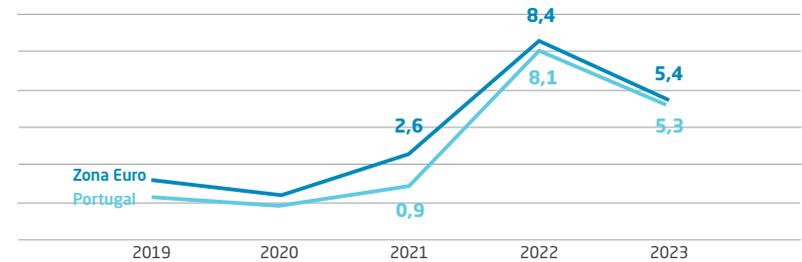
Na área do euro, em linha com o forte compromisso de assegurar a estabilidade de preços e o regresso da inflação ao objetivo de 2%, o Conselho do BCE iniciou, em julho de 2022, uma trajetória de aumento das taxas de juro diretoras. Até setembro de 2023, o aumento acumulado cifrou-se em 450 pontos base,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

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

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

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

## HICP Portugal/Zona Euro <sup>2</sup>



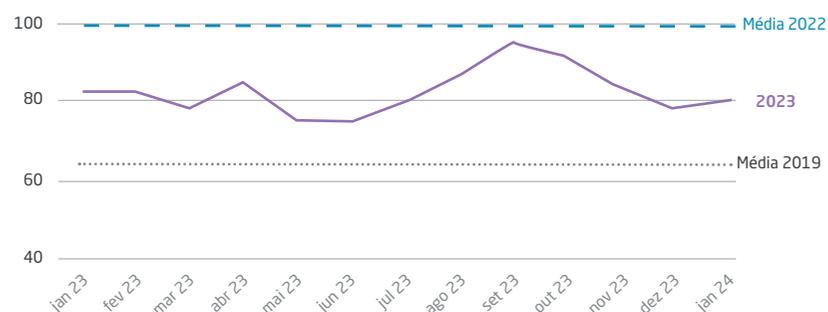
De acordo com publicação do I.N.E. para a economia portuguesa, em 2023, o Índice de Preços no Consumidor (IPC) registou uma taxa de variação média anual de 4,3% (7,8% em 2022). A trajetória de desaceleração nos preços dos bens tem sido determinada, sobretudo, pela queda no índice de preços dos produtos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

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

## Brent CIF NWE USD/barril

Recentemente, o preço do petróleo Brent tem apresentado uma maior volatilidade e situou-se, em média, até final do último trimestre de 2023 abaixo do nível registado para o conjunto do ano de 2022 (84,4<sup>1</sup> USD/bbl contra 99 USD/bbl), representando uma diminuição de 15%. Ainda assim, ficou 32% acima do nível médio de 2019 (64 USD/bbl).

Brent preço USD por barril <sup>2</sup>



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

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

## EUR/USD<sup>3</sup>

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



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

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

<sup>1</sup> ERSE - Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

<sup>2</sup> eia.gov

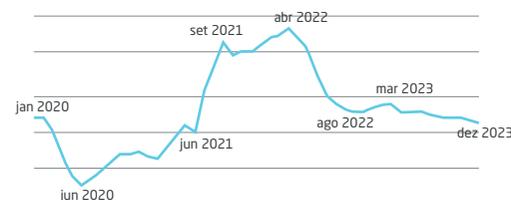
<sup>3</sup> stats.oecd.org

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

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

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

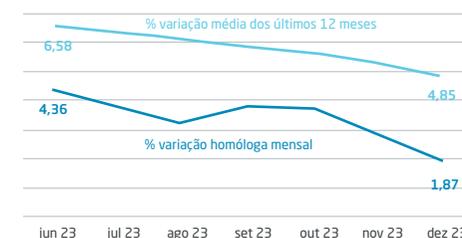
Indicador de atividade económica regional (%)<sup>1</sup>  
(% - Média móvel de 3 meses)



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

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

Índice de preços no consumidor<sup>1</sup>

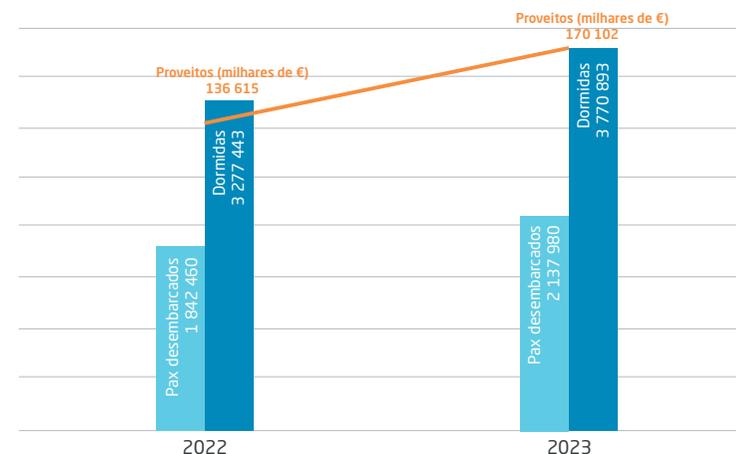


Nas importações, o comportamento foi inverso, com um aumento de 35% em termos homólogos, com maior destaque para aquisição de material de transporte (58,4%). Assim, o ano de 2023 encerrou com uma variação negativa do saldo de comércio internacional de bens anual, na ordem dos 80 milhões de euros, face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

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

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

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



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

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

# Transporte Aéreo 2023

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

**Δ ASK** +31,0% vs 2022  
-5,6% vs 2019

**Δ RPK** +36,9% vs 2022  
-5,9% vs 2019

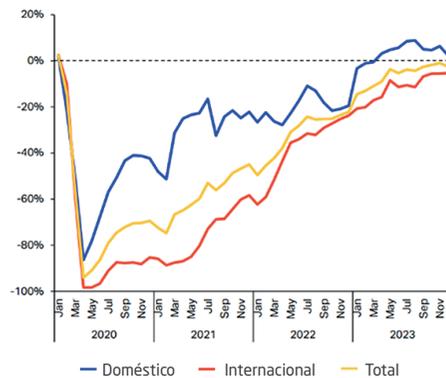
**Δ LOAD FACTOR** +3,6 p.p. vs 2022  
-0,3 p.p. vs 2019

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

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

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

Evolução tráfego vs 2019<sup>1</sup>



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

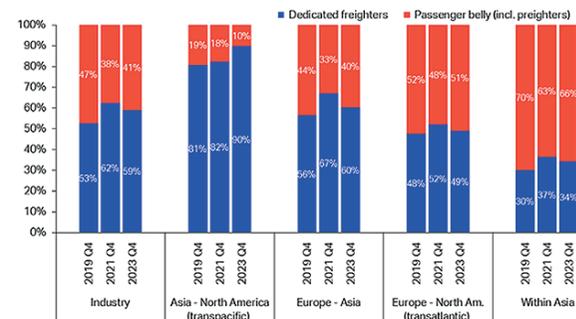
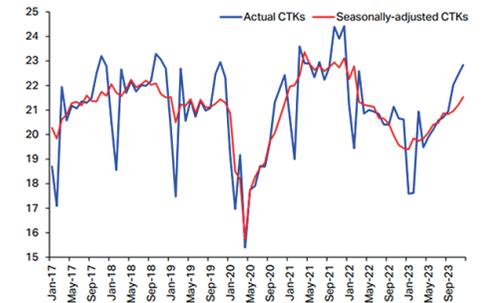
Com um desempenho sólido durante o período da Covid-19, o setor do transporte aéreo de carga teve durante os últimos dois anos, a sua procura exposta a desafios significativos, desde o abrandamento do crescimento económico num ambiente de inflação elevada, a escalada do conflito armado na Ucrânia e Médio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

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

**Δ ATK** +11,3% vs 2022  
+2,5% vs 2019

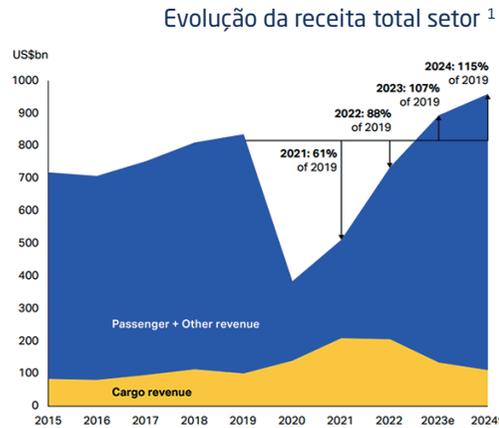
**Δ CTK** -1,9% vs 2022  
-3,6% vs 2019

**Δ CARGO LOAD FACTOR** -5.9 p.p. vs 2022  
-2.7 p.p. vs 2019



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

Apesar das recentes projeções IATA de crescimento das receitas globais do setor, de 47% em termos homólogos e a ultrapassar em 7% os valores de 2019<sup>1</sup>, o ano de 2023 foi mais uma demonstração de resiliência e adaptabilidade do setor aos desafios e obstáculos do passado recente. Embora o cenário de crescimento seja animador, os níveis de rentabilidade do negócio encontram-se longe do desejado, deixando à aviação o papel de elo mais fraco na cadeia de valor do negócio do transporte aéreo.

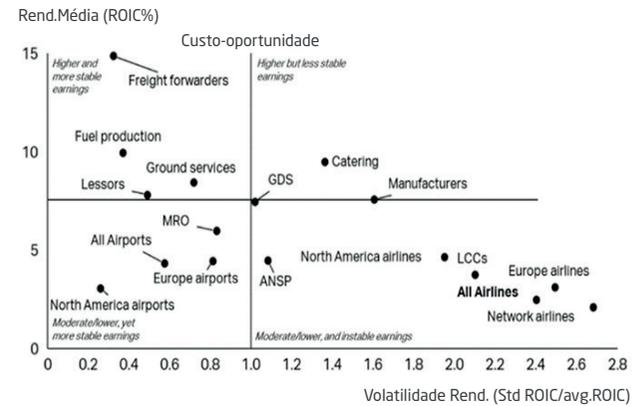


**A procura de uma maior sustentabilidade e a intenção de reduzir a pegada carbónica, deverá aumentar o consumo de “Sustainable Aviation Fuel” (SAF). O custo superior do SAF, associado aos custos de compensação de emissões, gerarão mais pressão sobre a já frágil rentabilidade do setor.**

Apesar dos atrasos nas entregas de aeronaves, as companhias aéreas continuam a investir em equipamentos mais eficientes e silenciosos. Essa tendência resultou em encomendas de novas aeronaves comerciais, visando melhorar a eficiência operacional e reduzir o impacto ambiental. As projeções IATA<sup>2</sup> para 2024 indicam 1.777 novas entregas, alcançando um recorde de 2.075 em 2025, destacando o esforço de modernização das frotas e de adoção de aeronaves mais sustentáveis.

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

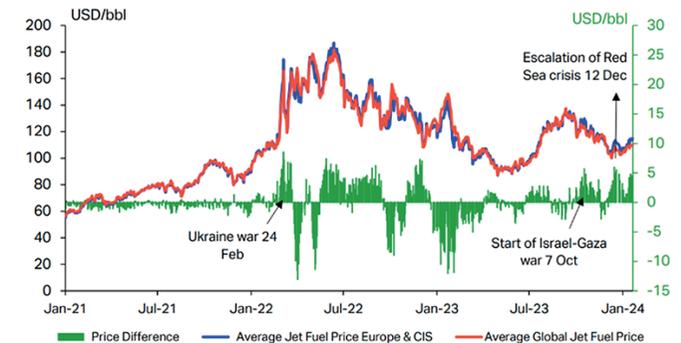
### Matriz de Retorno do Capital Investido



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

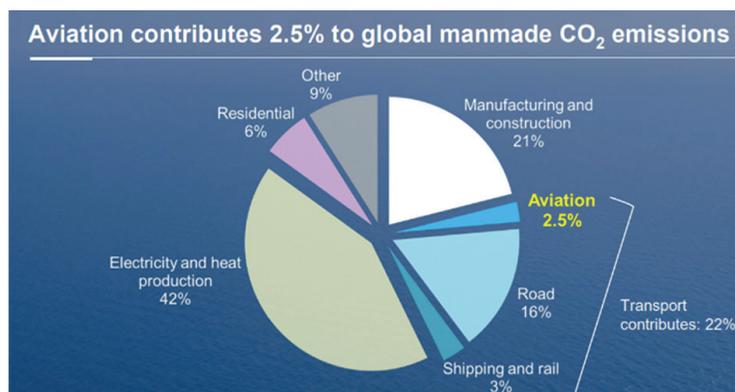
### Jet Fuel <sup>1</sup>

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



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

# Desafios da aviação nas alterações climáticas



IPCC - Intergovernmental Panel Climate Change

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

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

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



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



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



A ROUTE TO NET ZERO EUROPEAN AVIATION



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

## Regulamentação EU

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

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

# Rumo a um futuro mais sustentável

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

>> Consulte o nosso Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050 na página 63 deste relatório.

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

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



**Meta 3.4**  
Até 2030, reduzir num terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar.

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



**Meta 5.5**  
Garantir a participação plena e efetiva das mulheres e a igualdade de oportunidades para a liderança em todos os níveis de tomada de decisão na vida política, económica e pública.

**Indicador:**  
Proporção de mulheres em cargos de chefia.



**Meta 8.5**  
Até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e para as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor.

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



**Meta 12.4**  
Alcançar a gestão ambientalmente correta dos produtos químicos e de todos os resíduos, ao longo de todo o seu ciclo de vida, de acordo com os quadros internacionais acordados, e reduzir significativamente a sua libertação para o ar, água e solo, de modo a minimizar os seus impactos negativos sobre a saúde humana e o meio ambiente.

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



**Meta 13.2**  
Integrar medidas relacionadas com alterações climáticas nas políticas, estratégias e planos nacionais.

**Indicador:**  
Emissões totais de gases de efeito estufa por ano.



**Meta 15.7**  
Tomar medidas urgentes para acabar com a caça ilegal e o tráfico de espécies da flora e fauna protegidas e agir no que respeita tanto a procura quanto a oferta de produtos ilegais da vida selvagem.

**Indicador:**  
Proporção de espécimes selvagens comercializados que foi objeto de furtivismo ou traficada ilicitamente.



**Meta 16-b**  
Promover e fazer cumprir leis e políticas não discriminatórias.  
**Meta 16.5**  
Reduzir substancialmente a corrupção e o suborno.  
**Meta 16.6**  
Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes.

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

## Políticas corporativas

---

Por forma a contribuir para os objetivos de sustentabilidade, o Grupo SATA tem vindo a desenvolver e aperfeiçoar um conjunto de princípios, políticas e ferramentas relacionadas com os temas éticos, ambientais e sociais relevantes no contexto da organização.

## Gestão do risco

---

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

# MODELO DE GOVERNO

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

Alinhamento com os ODS



# Os nossos compromissos

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

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

O modelo de Governance assenta assim:

- Na implementação de uma filosofia de gestão, com competências adequadas e capacidade produtiva em prol do cumprimento da sua missão;
- Na adoção das melhores práticas de gestão, segundo os Princípios de Bom Governo das empresas do Setor Empresarial do Estado;
- No desenvolvimento de uma cultura organizacional voltada para a excelência do desempenho, que capacite as Empresas a prosperar na busca da sustentabilidade empresarial, assente, fundamentalmente, numa filosofia de gestão que contemple as dimensões económica, ambiental, social e ética.

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



# Ética

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

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

Conscientes do impacto que têm na nossa reputação e de modo a assegurar o alinhamento de toda a organização com os valores que defendemos, dispomos de ferramentas, estruturas e mecanismos de controlo interno que garantem uma gestão criteriosa destas matérias apostando, acima de tudo, numa contínua sensibilização e compreensão da importância destes temas.

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

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



# Compliance - Conformidade e Rigor

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

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

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

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



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

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

Esta Linha de Ética assegura:

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

seguimento das denúncias;

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

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

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

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

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

# Dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

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

## Princípios de Proteção de Dados



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

- avaliações de risco e de impacto;
- processos de *Privacy by Design* e *by Default*;
- resposta ao exercício de direitos;
- gestão de subcontratantes;
- tratamento de violações de dados pessoais;
- obrigações de confidencialidade, de sigilo e de proteção

de dados pessoais, através de termos de responsabilidade e acordos de tratamento de dados por parte de colaboradores e parceiros.

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

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

## Direitos dos Titulares

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

# Modelo de Governo

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

## ASSEMBLEIA GERAL

**Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel**

**Vice-Presidente: Pedro Aguiar Ribeiro da Costa**

**Secretário: Joana Torres Decq Mota**

### Responsabilidades

- Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);
- Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;
- Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.

### Remuneração

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

### Reuniões

N.º reuniões: 4 | % 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 do Conselho Fiscal: Catarina Isabel Furtado Pacheco, Vera Silva Amaro**

**Vogal Suplente: Marco António Fernando Chaves**

### Responsabilidades

- Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;
- Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos padrões internacionais definidos.

### Remuneração

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

### Reuniões

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

## REVISOR OFICIAL DE CONTAS

**Manuel Luis Fernandes Branco**

### Remuneração

14.500 € pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.

- Data da primeira designação: 2017
- Número de mandatos: 3
- Duração do mandato: 3 anos civis

## Responsabilidades

- Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;
- Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;
- Monitorizar e garantir o alinhamento dos objetivos, políticas e orientações com as atividades a desenvolver, no sentido de satisfazer e maximizar os interesses do acionista.

# Conselho de Administração

## Luís Manuel da Silva Rodrigues

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

### Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.)

### Pelouros

Secretaria Geral  
Auditoria Interna  
SATA Gestão de Aeródromos  
Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança, Saúde no Trabalho  
Gabinete de Marca e Relações Externas  
Direção de Sustentabilidade  
Direção de Desenvolvimento de Pessoas  
Direção de Marketing e Vendas  
Direção de Rede e Receita que inclui i) Serviço de Carga e ii) Charters

## Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

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

### Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.)

### Pelouros

Direção de Contabilidade e Fiscalidade  
Direção Financeira Corporativa  
Direção Revenue Accounting  
Direção Geral de Serviços Partilhados que inclui: i) Sistemas de Informação; ii) Gestão de contratos; iii) Tesouraria e Gestão de terceiros; iv) Inovação e Qualidade; v) Gestão de Projetos; vi) Compras e Logística e vii) Operações de Recursos Humanos  
Proteção de Dados  
Direção de Equipamentos e Património  
Direção de Planeamento e Controlo de Gestão  
Gabinete de Serviços Jurídicos  
Gabinete de Despacho Aduaneiro  
Gabinete de Segurança da Informação  
Direção de Governance e Compliance Legal

## Mário Rogério Carvalho Chaves

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

### Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.)

### Pelouros

Gabinete de Segurança  
Gabinete de Monitorização da Conformidade  
Gabinete de Segurança Operacional  
Gabinete de Suporte Operacional  
Gabinete de Planeamento de Emergência  
Direção de Operações de Voo  
Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações  
Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade  
Direção de Manutenção de Aeronaves e Direção de Manutenção e Engenharia  
Direção de Operações Terrestres  
Direção de Handling  
Centro de Coordenação Operacional

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

# Conselho de Administração

## Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

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

### Remuneração

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

### Reuniões

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

### Pelouros

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

## Dinis Miguel Carvalho Modesto

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

### Remuneração

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

### Reuniões

N.º reuniões: 42 | % de participação: 95%

### Pelouros

Direção Financeira  
Direção de Contabilidade e Fiscalidade  
Direção de Finanças Corporativas  
Direção *Revenue Accounting*  
Direção Geral de Serviços Partilhados que inclui:  
i) Sistemas de Informação; ii) Gestão de contratos;  
iii) Tesouraria e Gestão de Terceiros; iv) Inovação e Qualidade; v) Gestão de Projetos; vi) Compras e Logística e vii) Operações de Recursos Humanos  
Gabinete de Despacho Aduaneiro  
Gabinete de Segurança da Informação  
Gabinete de Equipamentos e Património

## José Carlos Laia Roque

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

### Remuneração

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

### Reuniões

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

### Pelouros

Direção de Operações de Voo  
Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações  
Direção de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade  
Direção de Manutenção de Aeronaves  
Direção de Operações Terrestres  
Gabinete de Segurança  
Gabinete de Monitorização da Conformidade  
Gabinete de Segurança Operacional  
Gabinete de Suporte Operacional  
Gabinete de Planeamento de Emergência  
Coordenação e Controlo Operacional

# Gestão do risco

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

O ambiente regulamentar e de incerteza, os fenómenos da natureza, as tendências de liberalização que acentuam a concorrência e a complexidade operacional, são fatores que caracterizam o setor do transporte aéreo em geral e as áreas de negócio das empresas em particular, constituindo-se como as alavancas da exposição das mesmas a um número significativo de riscos.

A gestão do risco está intrinsecamente presente na cultura da SATA e em todos os seus processos de gestão, permitindo implementar de forma contínua mecanismos de identificação, mapeamento, monitorização e avaliação dos riscos em processo existentes, bem como a capacitação, implementação e atualização de novos modelos de gestão, com a finalidade de identificar o grau de vulnerabilidade da Empresa e propor medidas para a sua mitigação.

O modelo de gestão de risco assenta num sistema de controlo interno baseado em "3 linhas", com o intuito de identificar e gerir adequadamente os riscos decorrentes da atividade, que assegura uma clara separação de funções e garante a sua independência, nos termos do qual a primeira linha é representada pelas áreas responsáveis pela operacionalização da gestão de risco e respetivos controlos no exercício das suas funções, nomeadamente as áreas de negócio. A segunda linha de defesa detém uma função de supervisão, sendo representada pelas funções-chave – gestão de risco, designadamente a área de *compliance* – cuja principal responsabilidade neste âmbito reside na sistematização das normas e monitorização do sistema de gestão de risco e controlo interno, realizando controlos de segundo nível. À terceira linha cabe uma função de auditoria independente, executada pela Auditoria Interna.

### RISCOS FINANCEIROS

#### Risco da taxa de câmbio

A política de gestão do risco cambial do Grupo SATA assenta na monitorização das flutuações das principais taxas de câmbio podendo, em caso de necessidade, recorrer a instrumentos financeiros derivados, como forma de limitação da exposição das empresas do grupo a este tipo de risco. Devido à imprevisibilidade do par EUR/USD, o Grupo SATA tem negociados instrumentos financeiros que garantiram em 2023, de forma efetiva, uma cobertura de 26% do volume de dólares movimentados minimizando, desta forma, o risco de exposição a variações na taxa de câmbio desta divisa no valor dos seus ativos e passivos. Esta cobertura permitiu uma poupança aproximada de 900m EUR, considerando os câmbios à data da transação da moeda.

#### Risco de crédito

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

Eventuais riscos de perda, consequência dos impactos macroeconómicos atuais, obrigam a uma avaliação da situação económica dos clientes e da possibilidade da existência de imparidades futuras.

#### Risco de liquidez e capital

O risco de fontes de financiamento insuficientes para satisfazer as necessidades de saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, investimentos, remuneração dos acionistas e reembolso da dívida é avaliado e minimizado através da gestão centralizada das necessidades de tesouraria do Grupo SATA e pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias.

#### Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro em Euro, as quais têm historicamente uma volatilidade baixa. Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, a empresa contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro.

No que concerne à reforma das taxas de juro de referência, uma vez que os instrumentos financeiros detidos pela empresa estão expostos apenas à Euribor, e dado o potencial do seu aumento, já estão a ser consideradas medidas de proteção de taxa de juro que mitiguem impactos a considerar na mensuração e classificação dos instrumentos financeiros. Estes produtos permitiram uma poupança de 231m EUR em 2023.



## RISCOS ESTRATÉGICOS

### Regulamentação do setor

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

### Políticos

Sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos, a atividade do Grupo SATA está condicionada pelas grandes linhas estratégicas definidas pelo Governo Regional dos Açores. Nesta condição, é sensível aos ciclos políticos e às alterações que possam advir, sejam de âmbito regional ou nacional.

O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar que está a cumprir com o que é a sua missão e a garantir a salvaguarda dos interesses das várias partes envolvidas.

### Capital humano

Os recursos humanos são um ativo de grande importância estratégica no Grupo SATA, pelo que procuramos manter todos os trabalhadores motivados e alinhados com os objetivos e valores da empresa.

Neste sentido, adotamos várias medidas de comunicação interna assentes numa postura de diálogo aberto e transparente entre o Conselho de Administração e todos os trabalhadores da empresa e os seus representantes, Sindicatos e Comissões de Trabalhadores. Esta comunicação é assegurada por vários canais desenvolvidos para o efeito: portal do colaborador "MY SATA", Blogue Interno "Voamos Juntos", e-mail "I Belong" e encontros internos presenciais.

### Ética e cultura organizacional

O Grupo SATA possui um Código de Ética e Conduta, divulgado junto

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

### Reputação e Imagem

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

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

### Proteção de Dados Pessoais

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

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

### Gestão Ambiental

Os impactos das alterações climáticas traduzem-se em riscos ambientais para o Grupo SATA. Para além dos potenciais efeitos nefastos no ar, solo e água, os desafios do setor e a alteração dos vários diplomas legais no âmbito ambiental podem representar variações no preço das licenças de carbono (CO<sub>2</sub>), nas taxas de valorização de resíduos, na aplicação de coimas e na necessidade de investimento progressivo para aplicação de soluções ecológicas, incrementando significativamente os custos operacionais.

Com o objetivo de cumprir com os compromissos mundiais para a redução dos impactos ambientais e propor estratégias na organização, aliadas à monitorização permanente dos respetivos indicadores, promovemos a identificação dos riscos e as respetivas medidas de mitigação, assegurando, também, o acompanhamento das metas e dos objetivos definidos. Neste sentido, em parceria com a IATA, o Grupo SATA aderiu ao IEnvA, programa que desenvolve e garante a implementação de práticas ambientais robustas e específicas para o setor da aviação. Com o selo IEnvA conseguimos demonstrar aos nossos stakeholders que temos e mantemos um desempenho ambiental de sustentabilidade, de acordo com as melhores práticas do setor.



## RISCOS OPERACIONAIS

### Sistemas de informação e Cibersegurança

No Grupo SATA, todas as áreas de negócio são suportadas por ativos de informação e comunicação geridos para garantir a Segurança da Informação de forma adequada.

O Grupo SATA reconhece a Segurança da Informação e a Cibersegurança como objetivos estratégicos e requisitos fundamentais do negócio, assumindo esse compromisso ao nível da gestão de topo, tendo para o efeito criado na sua orgânica o Gabinete de Segurança de Informação com competências específicas nestas matérias.

No desenvolvimento de aplicações é assegurada a implementação de sistemas de autenticação robustos que permitem não só garantir o acesso à informação de forma controlada, como também assegurar a autenticidade e fiabilidade da informação disponibilizada.

Prevenir, detetar e reagir às novas ameaças à Segurança da Informação no contexto presente e expectável num futuro, onde a dimensão cibernética se assume como um vetor do conflito entre estados, da extorsão económica, e proteção da propriedade intelectual são os vetores fundamentais que estiveram na base do reforço da atenção e robustecimento dos controlos implementados neste domínio.

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

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

### Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

O Grupo SATA tem como prioridade a promoção de mecanismos que garantam que todos os colaboradores e prestadores de serviço se pautem por elevados padrões éticos, de integridade negocial, consciência, responsabilidade social e pelo rigoroso cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis.

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

O nosso plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas abrange controlos específicos nestas matérias, sendo anualmente objeto de verificação e reporte. Nele encontram-se definidos os procedimentos e controlos anticorrupção a ter em consideração nas áreas de maior preocupação.

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

### Safety & Security

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

### Intempéries, acidentes e outros constrangimentos

A atividade do Grupo SATA está sujeita a vários eventos naturais como maremotos, terramotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas, e eventos sociais como greves que, além de provocarem constrangimentos sociais, podem acarretar perdas de receitas significativas e/ou custos adicionais. Há também o risco, embora reduzido, presente, de acidente ou incidente grave com aeronaves.

No Grupo SATA existem procedimentos definidos no *Emergency Response Plan* e são realizados variados simulacros com o objetivo de assegurar a preparação na resposta à emergência.

**Minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, são os principais objetivos que pretendemos atingir, tendo como fim último a sustentabilidade da empresa.**

## Trabalhadores

# 739

ano 2022: 652  
ano 2021: 593

## Horas de formação

# 32.651

ano 2022: 30.655  
ano 2021: 20.465

## Consultas médicas realizadas

# 515

ano 2022: 567  
ano 2021: 474

## A nossa comunidade

# 200

 iniciativas

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

## Os nossos clientes e parceiros

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

# SOCIAL

Na Azores Airlines, reconhecemos os recursos humanos como o cerne do nosso sucesso. Assim, priorizamos a criação de um ambiente laboral saudável e motivador, capaz de garantir a segurança e o bem-estar de cada trabalhador. Neste contexto, em 2023, reforçámos a implementação de políticas corporativas, programas de formação e iniciativas de saúde e bem-estar, capazes de fortalecer a valorização dos nossos trabalhadores e incentivá-los a oferecer o melhor serviço aos nossos clientes e à comunidade.

Alinhamento com os ODS



# As nossas pessoas



TRABALHADORES POR GÉNERO

A Azores Airlines promove a igualdade de oportunidades e tratamento entre os géneros, em consonância com a legislação, como é demonstrado pela distribuição equitativa de trabalhadores entre homens e mulheres em 2023.



A distribuição geográfica dos trabalhadores da Azores Airlines permanece constante em relação ao ano anterior, com 59% dos trabalhadores nas ilhas dos Açores, o que evidencia a relevância estratégica da região para as operações da empresa.

TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

Trabalhadores por faixa etária	2022	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	20	18
Geração X (1965-1984)	472	468
Geração Y (1985-1999)	191	235
Geração Z (a partir de 2000)	9	18
Geração Y em funções de liderança	5	10

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

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



A maioria dos trabalhadores (93%) possui contratos permanentes, evidenciando o compromisso da empresa com a estabilidade e segurança no trabalho. Os 7% restantes, com contratos temporários, são essenciais para ajustar-se às variações sazonais nas necessidades operacionais da empresa.

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO

número de ações de formação

658

ano 2022: 530  
ano 2021: 543

volume de formandos

2.031

ano 2022: 1.478  
ano 2021: 1.669

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Operações terrestres	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	1.227	179	25	144	456
Volume de horas	23.562	354	171	6.181	2.383

INDICADORES DE FORMAÇÃO

Em 2023, a Azores Airlines direcionou os seus esforços de formação principalmente para a área operacional, priorizando a qualificação de novos membros da tripulação. Este foco foi evidenciado através da implementação de programas de formação destinados a capacitar novos membros técnicos e de cabine, com o intuito de satisfazer as necessidades de recursos humanos

essenciais para a execução eficiente do plano operacional da empresa. Além disso, iniciámos o processo de formação em "General Awareness Training" da IATA, como parte do processo de certificação IEnvA. Paralelamente, mantivemos a nossa preocupação com a segurança da informação, continuando a oferecer aos trabalhadores formações do Centro Nacional de Cibersegurança.

# SATA Saudável



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

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

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

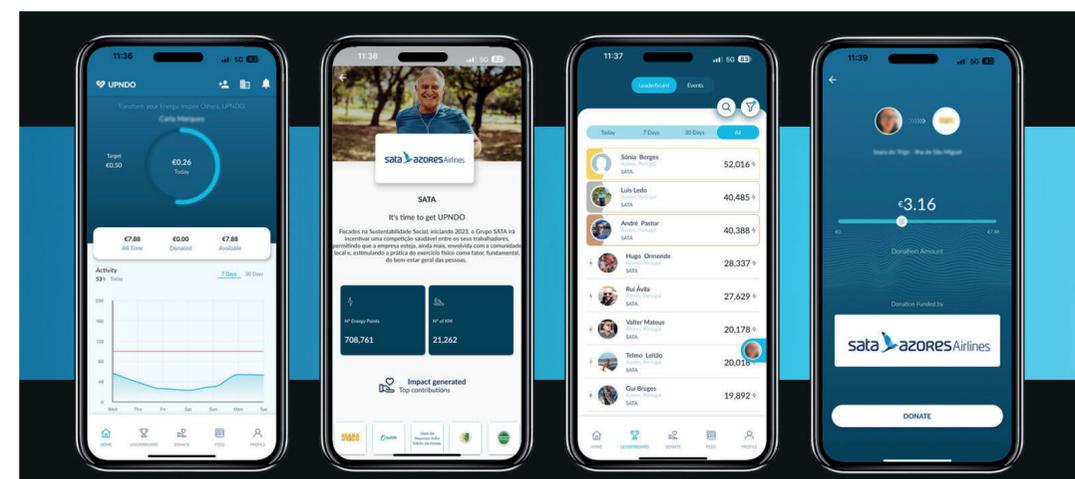
**385** consultas médicas periódicas  
**57** consultas médicas ocasionais  
**73** consultas médicas de admissão

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

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



**430** Trabalhadores aderiram à app  
**50.000** Kms percorridos no total  
**3.570€** Valor de doações  
**4.000€** Valor angariado



# Consultas de psicologia em parceria com a Workwell

---

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

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

**73**

trabalhadores usufruíram de consultas de psicologia

**150**

atendimentos telefónicos da linha de apoio psicológico

**183**

consultas presenciais e video-consultas



## Desenvolvemos novas políticas internas

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

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

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

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



## Criar laços sociais entre colegas e fortalecer o espírito de equipa

### Team Building e confraternização entre colegas

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

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

### Participação nos Wellbeing Games

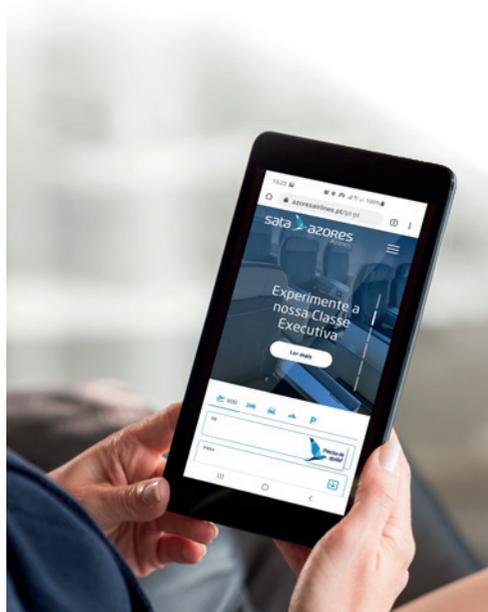
Os Wellbeing Games 2023 foram um evento multidesportivo inter-empresas com a duração de um dia com o objetivo de promover o Bem-Estar e aumentar os níveis de *engagement* dos seus colaboradores. Neste evento inovador em Portugal, os trabalhadores competem em várias modalidades desportivas pela sua empresa,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



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

# Os nossos clientes

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



**25%** aumento de visitas em 2023 comparativamente a 2022

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

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

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

**24** horas, 7 dias por semana

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

**165101**  
**Chamadas atendidas**  
**82935**  
**Emails tratados**  
**28722**  
**Live chat e messenger**

**115%** aumento de membros comparativamente a 2022

*OBSERVÁMOS UM CRESCIMENTO MUITO ACENTUADO DE MEMBROS SATA IMAGINE*

**70.343**  
**membros SATA IMAGINE**

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



### BOLSA DE AMENIDADES A PASSAGEIROS DA CLASSE CONFORTO A

Passámos a oferecer uma nova bolsa de amenidades a passageiros da Classe Conforto A partir de 1 de dezembro de 2023, os passageiros da Classe Conforto, nos voos de longo curso na Azores Airlines, passaram a ser acolhidos com a oferta de uma nova bolsa de amenidades. Personalizada com as cores presentes nas palavras inscritas na fuselagem dos nossos aviões, a bolsa que faz parte do kit é feita de poliéster reciclado, que resulta de um processo de recuperação de plásticos recolhidos nos oceanos, rios e praias.



### UM NOVO MODELO TARIFÁRIO COM SEIS CATEGORIAS DIFERENTES,

que permite aos nossos passageiros escolher a tarifa mais adequada à sua viagem, em classe económica ou conforto.

<b>Economy Simple</b>	Leve no preço e na bagagem.
<b>Economy Basic</b>	Os atributos essenciais.
<b>Economy Flex</b>	Flexibilidade = tranquilidade.
<b>Economy Top</b>	Para quem gosta de tudo incluído.
<b>Comfort Light</b>	Serviço de cabine superior a um valor mais leve.
<b>Comfort Plus</b>	Tudo o conforto e todos os extras.



### TRABALHAMOS NA CAPTAÇÃO E FIDELIZAÇÃO DE CLIENTES E PARCEIROS

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

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

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

### Ações de Promoção

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

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

# Continuámos a apostar no fortalecimento da Marca



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

+ 20.929  
seguidores em 2023

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

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

74 **Campanhas**      26 **Presenças em feiras e eventos**

Continuámos a aprimorar a comunicação e imagem da nossa marca, através da **divulgação dos nossos destinos** durante todo o ano, da **renovação da cabine** dos nossos aviões, que convidam a viajar para os Açores assim que se entra no avião, e da **renovação das nossas lojas**, com o intuito de as tornar mais atrativas e alinhadas com a identidade da nossa marca.

Mantivemos a tradição de oferecer mimos aos nossos passageiros nas épocas festivas, como o Natal, a Páscoa e o Carnaval.

Emissões de CO<sub>2</sub> (tCO<sub>2</sub>)

**250.028**

ano 2022: 186.829  
ano 2021: 111.505

Emissões por passageiro (gCO<sub>2</sub>/PKM)

**78,0**

ano 2022: 80,8  
ano 2021: 91,5

Jet Fuel (t)

**79.358**

ano 2022: 59.282  
ano 2021: 33.379

Fuel Viaturas (l)

**2.574**

ano 2022: 2.381  
ano 2021: 3.551

Eletricidade (KWh) <sup>1</sup>

**91.339**

ano 2022: 123.947  
ano 2021: 73.506

Energia (Gj)

**3.412.835**

ano 2022: 2.549.667  
ano 2021: 1.521.714

Resíduos (t)

**2,3**

ano 2022: 3,1  
ano 2021: 5,8

Água (m<sup>3</sup>) <sup>1</sup>

**1.661**

ano 2022: 587  
ano 2021: 2.231

## AMBIENTE

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

Alinhamento com os ODS



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

## a estratégia de sustentabilidade

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

# Os nossos compromissos

## 2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assesment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

## 2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓

## 2025

Reduzir 20% das emissões de CO<sub>2</sub> (tCO<sub>2</sub> vs 2005).

## 2030

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

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

## 2050

Atingir a neutralidade carbónica.

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

# Resultados em 2023

## Revisão da Política de Sustentabilidade

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



## Certificação IEnvA

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

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



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

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

## Emissões de CO<sub>2</sub>

As emissões de carbono (CO<sub>2</sub>) 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.

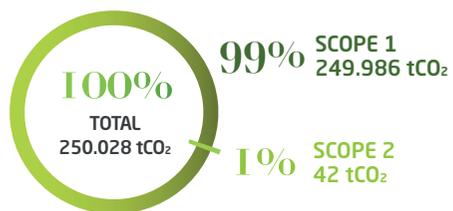
# 250.028 tCO<sub>2</sub>

ano 2022: 186.829  
ano 2021: 111.505

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

#### Métrica da pegada de carbono

	2021	2022	2023
Scope 1 (Jet Fuel)	111.445	186.739	249.979
Scope 1 (Fuel - GSE)	10	6,6	7,1
Scope 2 (Eletricidade)	50	84	42



## Intensidade carbónica por passageiro

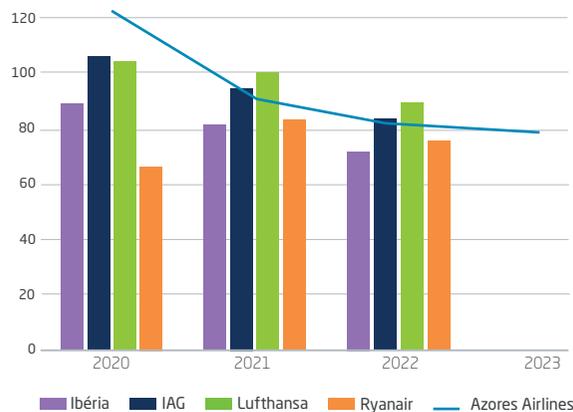
Continuamos a apresentar melhoria na eficiência carbónica por passageiro.

# 78,0 gCO<sub>2</sub>/PKM

ano 2022: 80,9  
ano 2021: 91,5

**i** A eficiência de carbono por passageiro é a métrica mais usada no setor da aviação e é representada em gCO<sub>2</sub>/PKM (gramas de dióxido de carbono por passageiro - quilómetro).

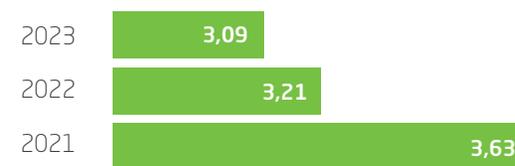
### Eficiência de carbono por passageiro no setor da aviação



## Eficiência energética

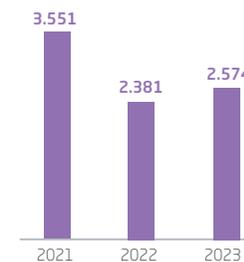
O consumo específico de combustível por passageiro permite monitorizar a eficácia das medidas de eficiência do combustível. A implementação de medidas operacionais para a otimização do consumo de *Jet Fuel* e a renovação da frota são potenciadores da melhoria deste indicador.

### Consumo de Jet Fuel

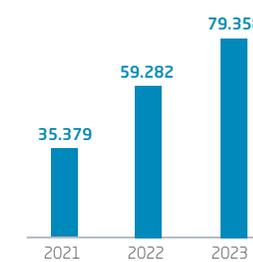


**i** (l/100pkm) - consumo de combustível (em litros) por passageiros em cada 100 quilómetros.

### Fuel viaturas (l)



### Jet Fuel (t)



# Combustível de aviação sustentável

Estima-se que o SAF irá contribuir para a redução de 65% das emissões necessárias à aviação para que este setor possa atingir a neutralidade carbónica em 2050.

Assistiremos a um aumento na produção deste combustível para satisfazer a procura. Atualmente, a produção global de SAF é ainda reduzida e tem um custo três vezes superior ao combustível atual (querosene). No entanto, observa-se um crescente comprometimento do setor dos combustíveis e também um apoio político, ao investimento no desenvolvimento de capacidade instalada, assim como no ambiente regulatório para o aumento da produção de SAF. SAF é um combustível líquido que permite a redução global das emissões de gases com efeito de estufa ao longo do seu ciclo de vida de até 80%, em comparação com os combustíveis fósseis usados na aviação.

**A Azores Airlines fez o seu primeiro voo com SAF em 2022, que apresentou uma redução de 35% das emissões de CO<sub>2</sub>.**

**Em 2023, em cumprimento com os requisitos de *refueling* implementados em França, a Azores Airlines utilizou 5,7 m<sup>3</sup> de SAF, que representou menos 16,9 tCO<sub>2</sub> em comparação com uma quantidade equivalente de *Jet Fuel*.**



## Renovação da Frota

A introdução de aeronaves de última geração permite reduzir o consumo de combustível em cerca de 37% e a respetiva pegada de carbono de cada passageiro, em comparação com as anteriores aeronaves. Com motores mais modernos, os Airbus A321neo são muito mais silenciosos do que seus antecessores. Cumprem com os limites de ruído definidos no Anexo 16 da ICAO.

Este é o programa com maior impacto na redução de emissões de CO<sub>2</sub>, no qual se prevê uma redução total estimada de 13.200 tCO<sub>2</sub>.

## Sabia que...?

O SAF pode ser produzido a partir de várias fontes (matérias-primas), incluindo óleos e gorduras residuais, resíduos verdes, municipais e culturas não alimentares. Também pode ser produzido sinteticamente por meio de um processo que captura carbono diretamente do ar.

# Compensação de carbono

O mercado de carbono é um dos mecanismos estratégicos da EU e do setor aéreo para atingir os objetivos propostos na redução de emissões de gases com efeitos de estufa.

## 1.301 tCO<sub>2</sub>\*

ano 2022: 1.312 tCO<sub>2</sub>  
ano 2021: 791 tCO<sub>2</sub>

## 136.905 tCO<sub>2</sub>\*

ano 2022: 92.570 tCO<sub>2</sub>  
ano 2021: 38.691 tCO<sub>2</sub>

### EU ETS

#### EU EMISSIONS TRADING SYSTEM

é um mecanismo europeu que regula as emissões de Gases com Efeitos de Estufa (GEE), através do limite de emissões de um conjunto de instalações e atividades. Permite a troca de licenças de emissão, dentro do limite global atribuído (1 tonelada de CO<sub>2</sub> emitido equivale a 1 licença de emissão). Este programa contribui para o objetivo a redução de 55% dos GEE no horizonte 2030 (ano base 1990) e a neutralidade carbónica em 2050.

A Diretiva EU ETS foi revista, tendo sido introduzidos novos requisitos e enquadramentos até 2030, com impacto no reporte e compensação de emissões.

### CORSIA

#### CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION

desenvolvido pela *International Civil Aviation Organization* é um programa de compensação com o objetivo de crescimento neutro em carbono, concebido para garantir que as emissões de CO<sub>2</sub> da aviação internacional não excedam os níveis de 2019. Para esse fim, os operadores aéreos serão obrigados a adquirir créditos de compensação para compensar as emissões acima do *baseline*. Em 2023, terminou a fase piloto (2021-2023), pelo que se inicia a fase 1 (2024-2026). Não se perspetivam alterações nos requisitos, contudo estão a ser desenvolvidos critérios de elegibilidade para projetos e combustíveis que possam resultar em créditos de carbono.

### CBAM

#### CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

criado no âmbito do pacote legislativo *Fit For 55*, é um instrumento da EU para alcançar a neutralidade climática em 2050. Pretende impor um preço de carbono a mercadorias importadas para a EU e ao mesmo tempo incentivar a utilização de tecnologias mais eficientes de forma transversal por operadores EU e Não - EU (quanto menos emissões de CO<sub>2</sub>, menos preço de carbono pagam os produtos). Com aplicação em 2023, o primeiro relatório CBAM deve ocorrer no primeiro trimestre de 2024. Após um período de transição, em 2026, iniciam-se as obrigações de aquisição de certificados CBAM (créditos de carbono).



## IATA Carbon Offset Program

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

## 2.449

passageiros compensaram as suas viagens

ano 2022: 1.252

## 506 tCO<sub>2</sub>

emissões compensadas pelos passageiros Azores Airlines

ano 2022: 246 tCO<sub>2</sub>

## 7.599 \$

financiamento alcançado pela compensação de emissões dos passageiros SATA

ano 2022: 3.693 USD

As compensações obtidas revertem para o projeto *Clean Water and Cooking, Guatemala* - certificado pela IATA- que consiste em melhorar a saúde das famílias deste país, através do fornecimento de fogões e dispositivos de purificação de água. O financiamento climático fornece ainda um impulso vital a esse empreendimento social, mitigando o abate de cerca de 2.000 de árvores por dia e contribuindo para uma redução de até 200.000 toneladas de emissões de CO<sub>2</sub> por ano. De considerar que na Guatemala rural 55% das famílias não têm acesso a água potável. As alternativas, água fervida ou engarrafada, são demoradas e caras. O consumo de lenha, que é usada para ferver e purificar a água, contribuiu para a perda desenfreada de mais da metade das florestas do país nos últimos 50 anos.

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

\*EU ETS abrange os voos intra-europa.

\*CORSIA aplica-se a todos os voos internacionais, isto é, voos que descolam de um país e aterram noutro país.

# Resíduos

Na Azores Airlines são produzidas várias tipologias de resíduos. O Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos assegura a estratégia e hierarquia de resíduos (prevenir, reutilizar, reciclar, valorizar e eliminar). Os resíduos são geridos de forma responsável e de acordo com as boas práticas e requisitos legais.

Tipo de resíduo	Peso (t)
RSU e mistura de resíduos	0,84
Papel e cartão	0,16
Embalagens e absorventes contaminados	0,36
Plástico	0,07
Óleos, combustíveis e lubrificantes	0,87
Medicamentos	0,04

## Sistema Integrado de Gestão

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

## Redução de Resíduos a bordo

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

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

## Materiais mais sustentáveis a bordo

Na escolha dos materiais e das comodidades que são oferecidas a bordo aliamos à preocupação de oferecer conforto aos passageiros a preocupação com a escolha de materiais reciclados e mais amigos do ambiente.

Em 2023 destaca-se a criação de uma bolsa de amenidades produzida a partir de matérias recicladas.

>> Consulte mais informação sobre a bolsa de amenidades na página 34.

## Resíduos encaminhados<sup>1</sup>

**2,3 t**

ano 2022: 3,1t  
ano 2021: 5,8 t

## Deposição em aterro

**0%**

ano 2022: 12%  
ano 2021: 0,1%

## Resíduos não perigosos

**1,06 t**

ano 2022: 0,19 t  
ano 2021: 3,70 t

## Valorização de resíduos

**100%**

ano 2022: 88%  
ano 2021: 99%

## Resíduos perigosos

**1,27 t**

ano 2022: 2,94 t  
ano 2021: 2,20 t

## Embalagens primárias colocadas no mercado

**11,0 t**

ano 2022: 6,4 t  
ano 2021: 3,5 t

# Projetos e Iniciativas

A Azores Airlines participa em diversos projetos e iniciativas com foco na sustentabilidade ambiental.



## Cartilha de Sustentabilidade dos Açores

A Cartilha de Sustentabilidade dos Açores é uma iniciativa do Governo Regional dos Açores com o intuito de promover, de forma inclusiva e abrangente, o desenvolvimento sustentável da região.

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



## IATA CO2 Connect

A SATA Air Açores e a Azores Airlines são parceiras piloto nesta iniciativa da IATA, que disponibiliza uma calculadora de CO<sub>2</sub> baseada em dados precisos das companhias aéreas, utilizando cálculos e metodologias recomendadas e aprovadas pelo setor, assegurando a transparência do impacto ambiental da viagem do passageiro.



## Roteiro para a Neutralidade Carbónica

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



## Stakeholders de Carbono

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



## Cluster Ação Climática

O Grupo SATA participa neste *Cluster*, promovido pelo GRACE, que tem como propósito a partilha de conhecimento, experiência e ações sobre o combate às alterações climáticas, assim como a definição de compromissos e identificação de riscos ambientais.



## Fly Without Fins

Embora esta não seja uma prática identificada nos destinos das companhias aéreas do Grupo SATA, estas consideram que a implementação de medidas concretas que permitam mitigar a prática de *Finning* (consiste em cortar as barbatanas de tubarões e raias, descartando os corpos dos animais, ainda vivos e mutilados, nos oceanos), poderão atenuar a exploração comercial de partes de peixes cartilagíneos e, assim, contribuir para a preservação da vida nos oceanos, nomeadamente tubarões em perigo de extinção.



## AZEA

A SATA Air Açores e a Azores Airlines integram a Aliança Zero Emissões para a Aviação (AZEA) que tem como propósito garantir a integração de aeronaves movidas a hidrogénio e a eletricidade nas suas frotas, até ao ano de 2050. É um programa com a chancela da Comissão Europeia, do qual fazem parte companhias aéreas e outros agentes ligados ao setor do transporte aéreo na Europa, empenhados em congregar todos os esforços para alcançar a descarbonização da aviação nos próximos anos.



## Sustainable Cabin

O Grupo SATA integra o *Working Group CAT 1*, coordenado pela IATA, que visa sensibilizar a reciclagem a bordo e melhoria da gestão de resíduos de catering produzidos nos voos internacionais (*JCW - International Cabin Waste*).

# Formação e capacitação



## Gestão Ambiental

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

## IEnvA

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

## Capacitação Interna

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

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



## Comunicação Página de Sustentabilidade

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

# Sensibilização Ambiental

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

## Vamos limpar a Praia das Milícias?

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

## Dia Internacional da Biodiversidade

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

## Dia Mundial do Ambiente

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

## Dia Internacional de Limpeza Costeira

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

## Dia Nacional da Sustentabilidade

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

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

Passageiros transportados (pessoas)

**1.444.969**

% YoY: 33%  
ano 2022: 1.083.215  
ano 2019: 945.775

Número de voos (voos)

**9.700**

% YoY: 17%  
ano 2022: 8.315  
ano 2019: 6.959

Lugares oferecidos (lof)

**1.745.368**

% YoY: 21%  
ano 2022: 1.446.661  
ano 2019: 1.197.356

Taxa de ocupação (load factor)

**82%**

YoY: +7 p.p.  
ano 2022: 75%  
ano 2019: 80%

EBITDA<sup>1</sup> (milhares de €)

**21.554**

% YoY: 299%  
ano 2022: 5.403  
ano 2019: -22.313

Resultado líquido (milhares de €)

**-26.084**

% YoY: 23,7%  
ano 2022: -34.206  
ano 2019: -55.814

Dívida líquida (milhões de €)

**378**

% YoY: 2%  
ano 2022: 370  
ano 2019: 133

Gastos em combustível  
(milhares de € | custos<sup>2</sup> %)

**76.951 | 29%**

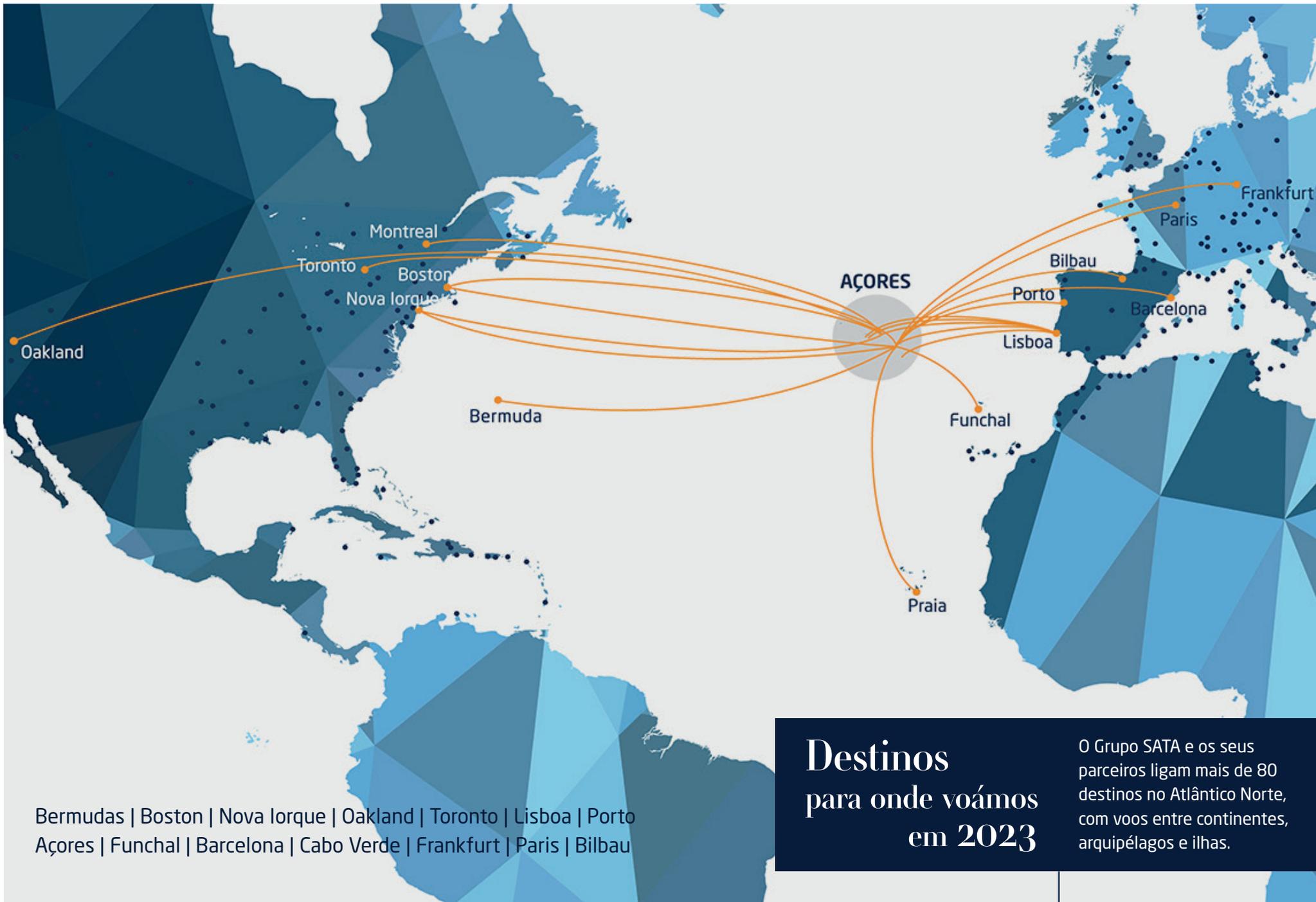
% YoY: 3%  
ano 2022: 74.625|36%  
ano 2019: 37.064|21%

## DESEMPENHO

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

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

<sup>2</sup>Gastos operacionais excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.



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

**Destinos para onde voámos em 2023**

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

## Novas rotas 2023

### Bilbau deslumbra pela sua riqueza arquitetónica e pela ambiência artística

---

Bilbau é um importante centro urbano que ganhou visibilidade, quer como local turístico de interesse, quer como relevante mercado emissor.

É um ponto de confluência de tráfego aéreo, o que justifica o interesse desta operação para a companhia aérea, sem descurar a importância que assume para o Arquipélago dos Açores, que vê assim adicionada uma ligação direta ao continente europeu.

**Esta ligação completa a rede de outros destinos que a companhia aérea já vinha operando durante os meses de verão, designadamente a ligação a Barcelona, que se mantém, com a oferta de três frequências semanais.**



# Azores Airlines acrescentará Londres, Milão e Faro aos destinos a operar em 2024

A Azores Airlines acrescentará, em 2024, as cidades de Milão, Faro e Londres ao seu mapa de destinos e ligará a cidade do Porto à América do Norte. As ações de promoção e comercialização arrancaram em 2023. A companhia aérea dará início à operação, a partir de junho 2024. Para expandir ainda mais nossa rede e parcerias, estabelecemos acordos interline com a Air Baltic e a British Airways.



Para ampliar nossas opções de destinos e frequências, adicionamos novas rotas e voos à nossa oferta

“

*Tanto Londres como Milão são mercados emissores muito relevantes. Milão é uma oportunidade há muito identificada, tendo em conta o interesse já manifestado pelo destino Açores. Londres é um ponto de confluência de tráfego com enorme potencial. Com estas duas operações, a Azores Airlines está a proporcionar mais oferta aos passageiros residentes nos Açores, mas também novas possibilidades ao tráfego de ligação, que tem utilizado de forma crescente e consistente as ligações da Azores Airlines, quer para chegar à América do Norte, quer à Europa.”*

**Teresa Gonçalves**  
CEO, Grupo SATA



# A nossa 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 A320neo, Airbus A321neo e Airbus A321neoLR visa proporcionar aos passageiros uma melhor experiência de voo, contribuindo, ainda, para alcançar objetivos de sustentabilidade ambiental.



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

A frota da [Azores Airlines](#) inclui presentemente:  
Airbus A321-253neoLR;  
Airbus A321-253neo;  
Airbus A320-200neo;  
Airbus A320-214.



Com as cabines  
Airspace, exclusivas da  
Airbus, os passageiros  
desfrutarão de uma  
agradável e confortável  
experiência de viagem

O A320neo acomoda  
compartimentos de bagagem  
extragrandes com um aumento  
de 60% em termos de espaço.

No interior da cabine predominam os tons de azul, do céu e do mar dos Açores, um universo cromático que prevalece na marca SATA Azores Airlines. A cabine foi personalizada pensando-se em todos os detalhes, dos assentos às anteparas que separam as diferentes áreas. Para tornar o ambiente ainda mais acolhedor, foi cuidadosamente estudado um esquema de iluminação e de sons de cabine, que pretendem trazer um pouco do pulsar dos Açores para dentro dos aviões que voam com a marca do Grupo SATA.



NEO é uma das muitas inovações introduzidas pela Airbus para tornar a família A320 mais eficiente, através de melhorias aerodinâmicas, redução de peso e uma nova cabine de passageiros.

Graças aos seus motores de última geração (High-Bypass) e tecnologia aerodinâmica (asas Airbus Sharklets™) o novo Airbus A320neo, da Azores Airlines, permitirá uma redução de consumo de combustível na ordem dos 20%, redução de emissões de gases e ruídos, custos operacionais mais baixos e maior capacidade de carga, quando comparado com aeronaves da geração anterior. O novo equipamento da companhia aérea açoriana traz a palavra "PURE" inscrita na sua fuselagem, uma homenagem ao Arquipélago dos Açores, completando, assim, a restante frota.

No geral, o A320neo economiza 20% de combustível e reduz CO<sub>2</sub> quando comparado com aeronaves Airbus da geração anterior.



# Evolução do segmento de negócio

A evolução positiva dos indicadores reflete não só a nossa expansão operacional, mas também a nossa capacidade de responder de forma eficiente às exigências do mercado.



**17%**

aumento de voos, relativamente a 2022

**21%**

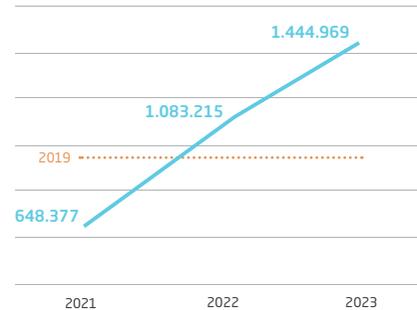
aumento de lugares oferecidos relativamente a 2022

**33%**

aumento de passageiros relativamente a 2022

**82%**

Load factor



## Passageiros transportados

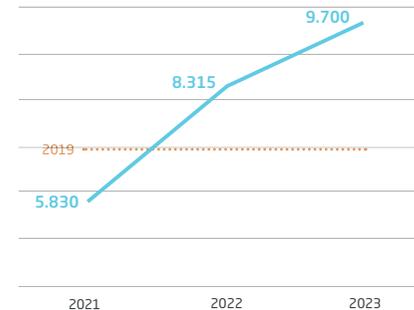
Em 2023, a Azores Airlines registou, ao longo de todos os trimestres, um crescimento consistente no número de passageiros transportados, totalizando 1,4 milhões de passageiros, o que representa um aumento de 53%, comparado com o ano de 2019 (pré-pandemia) e de 33% em relação a 2022.

A taxa de ocupação global dos voos ao longo do ano (*Load Factor*) apresentou uma evolução positiva, representando 82% em 2023, um aumento de +2 p.p. (pontos percentuais) em relação a 2019 e de +7 p.p. se comparado com o ano anterior.

As rotas da América do Norte (Boston, Toronto, Montreal, Nova Iorque, Oakland) apresentaram um crescimento na ordem



A taxa de regularidade esteve acima dos 97%, com apenas 2,7% dos voos cancelados.

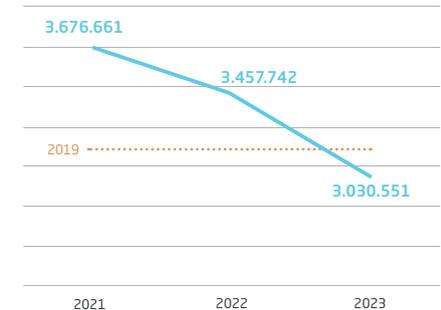


## Número de voos realizados

dos 54,2% quando comparado com o ano de 2022, assumindo cerca de 23% do total dos passageiros transportados pela companhia aérea.

As rotas da Europa (excluindo Portugal) também registaram um aumento significativo no número de passageiros transportados, com +87% quando comparado com o ano anterior. No entanto, representam um peso ainda reduzido no total de passageiros transportados, cerca de 5%.

Nas rotas domésticas, a Azores Airlines continua a ver reconhecida a sua relevância para este mercado. As rotas para Portugal Continental e para a Madeira continuam a crescer, tendo registado um aumento no número de passageiros transportados, cerca de +29%, quando comparado com 2022.



## Carga e correio

Em 2023, o volume de carga e correio transportado pela Azores Airlines acompanhou a tendência de quebra transversal ao sector do transporte aéreo de carga.

De acordo com publicação da IATA, em 2023 o volume de carga transportado ficará ainda 4% abaixo dos valores registados em 2019.

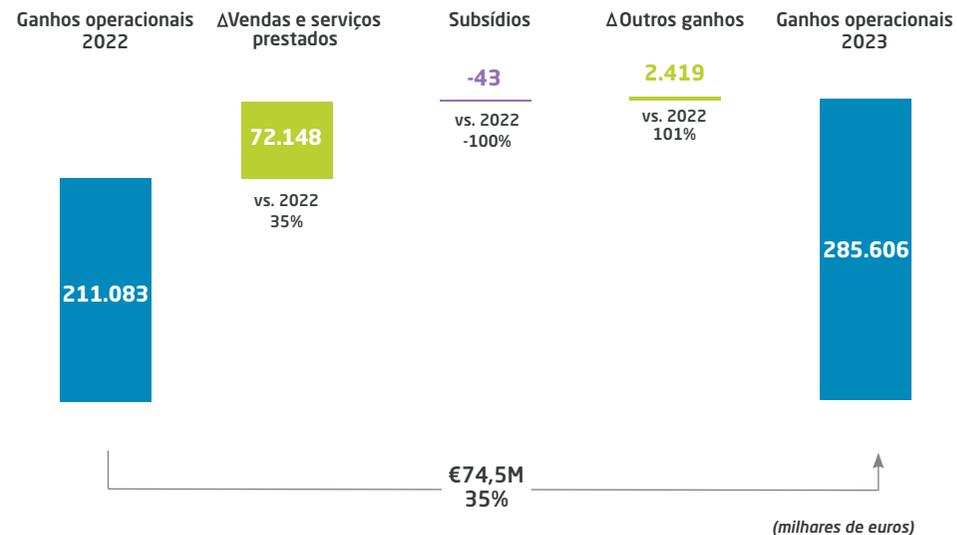
A moderação da procura, num contexto de inflação ainda elevada, a concorrência do transporte marítimo, com preços mais competitivos levaram a uma descida no volume de carga e correio transportados, de 12% e 5% face a 2022 e 2019, respetivamente.

# Ganhos operacionais

A resposta positiva do mercado, com o aumento do nº de passageiros transportados em 2023 face ao ano anterior, refletiu-se na evolução em termos homólogos dos Ganhos Operacionais da Azores Airlines, com crescimentos, acima do mercado, de 35% e 82% face a 2022 e 2019, respetivamente.

milhares de euros	2023	2022	2019	% YoY	% vs 2019
<b>Vendas e serviços prestados</b>	280.784	208.636	157.139	35%	79%
<b>Subsídios</b>	0	43	51	-100%	-100%
<b>Outros ganhos</b>	4.823	2.404	58	101%	8.156%
<b>Ganhos operacionais</b>	<b>285.606</b>	<b>211.083</b>	<b>157.248</b>	<b>35%</b>	<b>82%</b>

\*Não considera imparidades (critério EBITDA).



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

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

consistente e sustentado registada nos últimos 3 anos. Em 2023, a rubrica de Vendas e Serviços Prestados da Azores Airlines cresceu 35%, representando um acréscimo de cerca de 72 milhões de euros em relação a 2022.

O aumento foi impulsionado pelo crescimento do tráfego, especialmente nas operações regulares nos mercados da América do Norte (EUA e Canadá) e Europa. Nestes

mercados, houve um aumento notável de 60% nas receitas face a 2022, contribuindo significativamente para o aumento global nas receitas da empresa.

No mercado doméstico, os rendimentos das operações regulares cresceram 24%, representando cerca de 31 milhões de euros a mais em relação a 2022. Este desempenho reflete a eficácia das estratégias adotadas pela empresa em ambos os mercados,

consolidando a tendência de recuperação e o compromisso com a sustentabilidade nas suas operações.

O saldo da rubrica de Outros Ganhos, resulta sobretudo da recuperação de valores de reservas de manutenção (EUR 2,2M), no âmbito dos contratos de locação operacional de aeronaves.

## Análise de resultados

# Gastos operacionais<sup>1</sup>

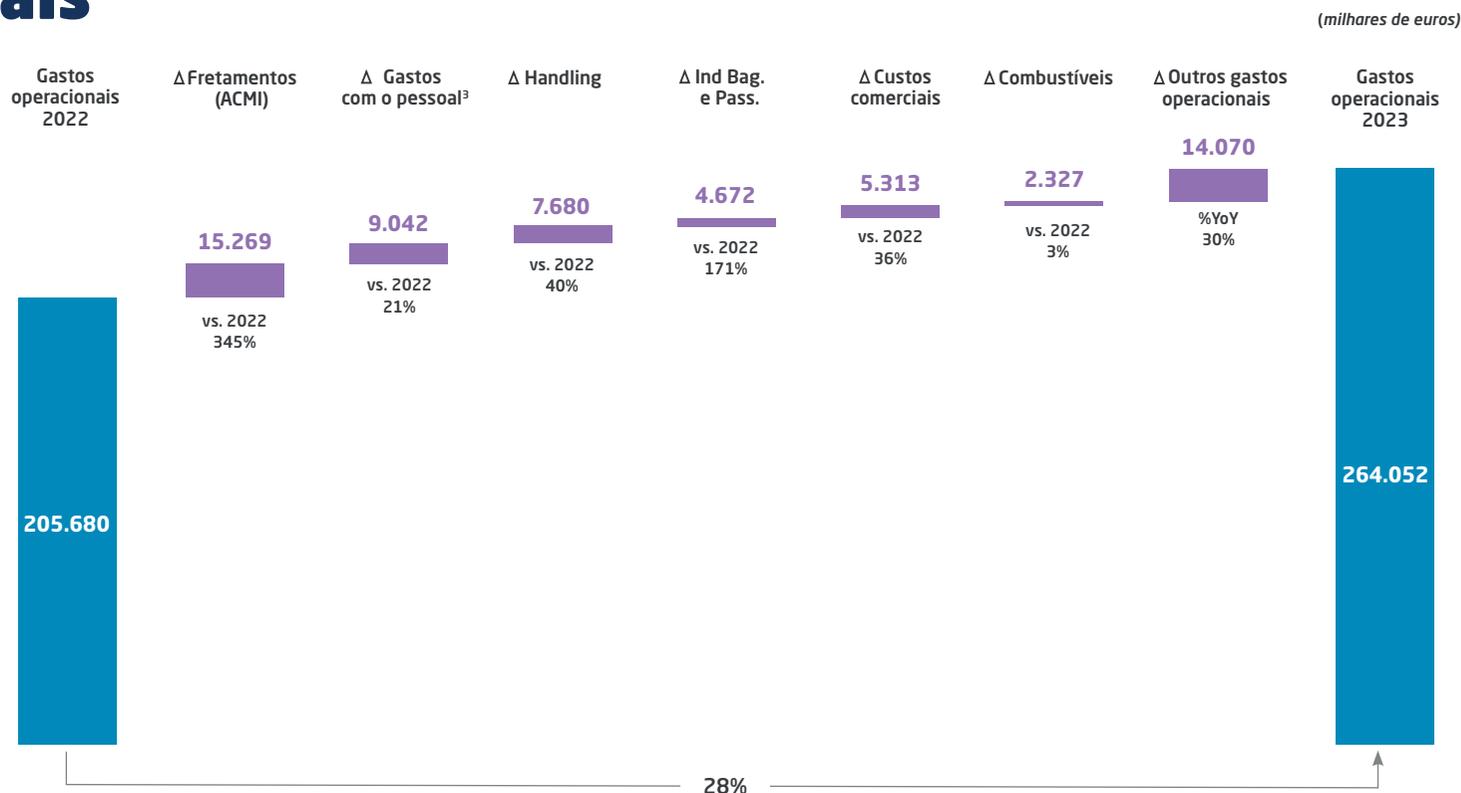
O crescimento da oferta na Azores Airlines, num contexto de subida de preços, com um volume de ASKs 27% superior aos níveis de 2022 e 50% superior aos valores de 2019, gerou aumentos significativos na estrutura de custos da Azores Airlines.

Com um crescimento operacional significativo em 2023 (+27% ASK YoY), num contexto caracterizado pelas pressões adversas de fenómenos como, a instabilidade geopolítica decorrente dos conflitos na Europa e Médio Oriente, pressões inflacionárias, quebra de confiança e subida de custos de financiamento, foi claro o impacto do aumento da oferta na estrutura de custos da Azores Airlines. A rubrica com maior aumento em 2023 foi a de Fretamentos (ACMI)<sup>2</sup> com EUR 19,6M, mais EUR 15,3M que o ano de 2022. Este aumento de natureza extraordinária resultou dos impactos na operação de um elevado número de irregularidades devido a más condições atmosféricas, do prolongamento não previsto da imobilização de aeronaves em manutenção e do atraso na entrada em serviço de uma aeronave A320neo. Destes constrangimentos operacionais resultou um efeito adverso adicional de EUR 5,7 milhões na rubrica de indemnizações pagas a passageiros. Diretamente ligados ao crescimento de 17% no número de voos e 21% nos lugares disponíveis em relação ao ano anterior, houve incrementos nas rubricas de Handling (+7,7 milhões de euros) e catering (+3,7 milhões de euros). Na área comercial,

a distribuição e comunicação aumentaram em 2,8 milhões de euros, enquanto as comissões pagas por vendas atingiram EUR 7,1 milhões, um acréscimo de EUR 2,1 milhões em comparação a 2022. A descida e estabilização do preço do petróleo, comparativamente a 2022, permitiu mitigar algum do impacto do aumento da operação e influenciou os gastos com combustível, responsável por 29% de custos da companhia, resultando num aumento de 3%, aproximadamente 2,3 milhões de euros. Os Gastos com Pessoal, incluindo a componente de custo de cedência de pessoal entre empresas do Grupo SATA, apresentaram um aumento

de 9 milhões de euros, correspondendo a um crescimento de 21% em relação a 2022, principalmente pelo aumento de rubricas dependentes da atividade operacional, atualização de tabelas salariais e ao descongelamento de carreiras. Adicionalmente, a aposta no crescimento da operação levou a um aumento de cerca de 600 mil euros nos gastos com formação de pessoal. Dentro da rubrica de Outros Gastos Operacionais, destaca-se a rubrica de provisões que apresenta face ao ano de 2022 uma variação significativa de natureza extraordinária, por provisões constituídas no âmbito de processos judiciais em curso,

nomeadamente por irregularidades com passageiros no Canadá, cujo desenvolvimento, favorável à SATA durante o ano de 2022 permitiu que se procedesse à sua reversão, de aproximadamente 7 milhões de euros. Tal situação não se repetiu em 2023. Ainda a destacar um aumento de cerca de EUR 3,2 milhões em relação a 2022, resultado do crescimento dos custos relacionados com a utilização de cartão de crédito como forma de pagamento e que com o crescimento nas vendas registado em 2023, resultou em custos adicionais pelas comissões associadas a transações realizadas com este meio de pagamento.



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

<sup>2</sup> ACMI - Aircraft Crew Maintenance and Insurance.

<sup>3</sup> Inclui custo com cedência de pessoal faturado por empresas do Grupo SATA.

## Análise de resultados

### CASK<sup>1</sup>

#### Cost per Available Seat Kilometer



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

O CASK desagregado também oferece *insights* específicos sobre os diferentes componentes dos custos operacionais, como combustíveis, possibilitando uma abordagem mais direcionada na gestão de custos e otimização da

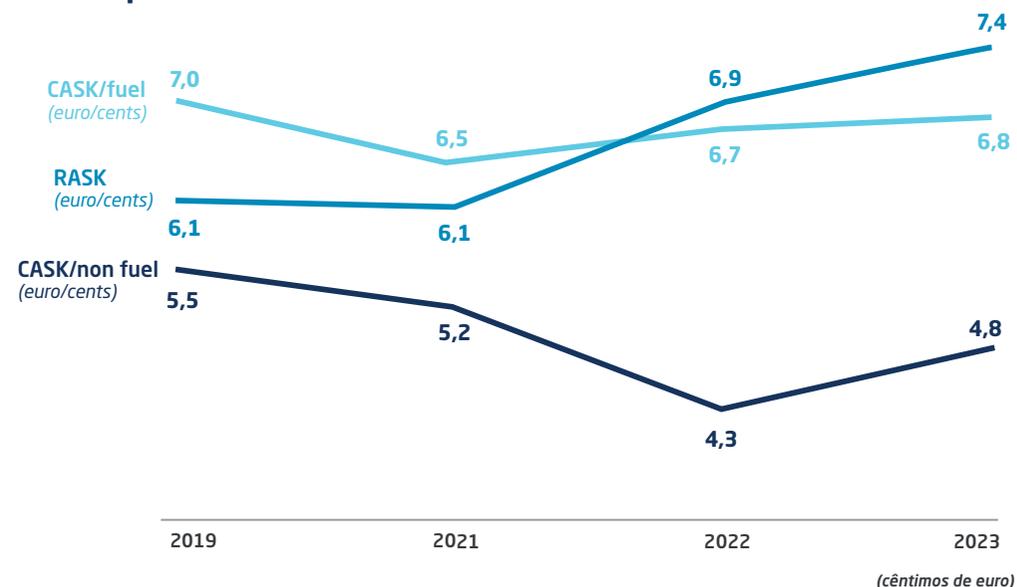
performance financeira.

Em 2023, os valores de CASK da Azores Airlines permaneceram consistentes com os registados desde 2021, refletindo o compromisso contínuo da empresa com a recuperação económica. Ao analisar com mais detalhe, verifica-se um ligeiro aumento nos valores de CASK, excluindo os gastos com combustíveis, atribuível ao aumento generalizado dos preços, transversal aos vários setores económicos.

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

### RASK<sup>2</sup>

#### Revenue per Available Seat Kilometer

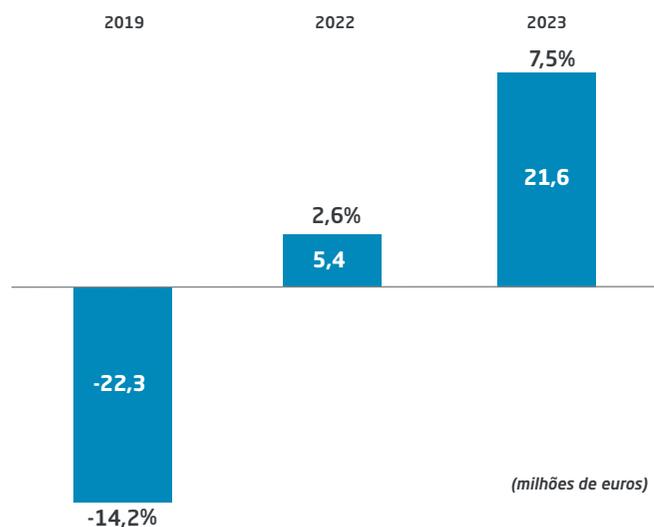


A trajetória dos valores de RASK desde 2019 reflete os sucessivos aumentos nos rendimentos operacionais da Azores Airlines. Com crescimentos de 35%, 159% e 82% em relação aos rendimentos registados em 2022, 2021 e 2019, respetivamente, este desempenho é um revelador da recuperação económica da operação. Mesmo condicionada pelo peso significativo dos gastos com combustível na estrutura de custos (aproximadamente 30% em 2023), a comparação entre os indicadores de RASK, CASK fuel e CASK non-fuel destaca uma notável melhoria na performance económica da Azores Airlines ao longo do período de 2019 a 2023.

<sup>1</sup> Para cálculo de CASK são considerados os gastos de acordo com o critério de EBITDA.

<sup>2</sup> Para cálculo de RASK são considerados os ganhos operacionais reportados.

# EBITDA e Margem EBITDA



O ano de 2023 testemunhou uma significativa evolução no desempenho operacional na Azores Airlines, refletindo-se num crescimento expressivo nos rendimentos operacionais, com impacto direto no EBITDA. Após registar em 2022, o primeiro valor positivo de EBITDA nos últimos anos, a Azores Airlines alcançou em 2023, um EBITDA de EUR 21,6 milhões, marcando uma significativa viragem após anos consecutivos de resultados negativos. Um aumento significativo de EUR 16,1 milhões em comparação aos EUR 5,4 milhões registados em 2022, que reflete não apenas uma reversão de tendência, mas também a consolidação de

uma trajetória positiva para a Azores Airlines, demonstrando resiliência e adaptabilidade para uma continuidade promissora rumo à estabilidade e rentabilidade. Ao nível de margem EBITDA, a Azores Airlines regista em 2023 um crescimento de 5 pontos percentuais em relação a 2022 e consolida uma trajetória rumo a uma gestão financeira mais eficiente e a um desempenho operacional mais sólido.

## EBIT

Consolidação de uma trajetória positiva.

milhares de euros	2023	2022	2019 <sup>1</sup>
<b>EBITDA</b>	21.554	5.403	-22.313
<b>Gastos/reversões de depreciação e de amortização</b>	-30.254	-25.950	-9.458
<b>EBIT (recorrente)</b>	-8.700	-20.548	-31.770
<b>EBIT (recorrente excluindo défice OSP)</b>	6.781	-4.124	-19.045
<b>Gastos de Reestruturação<sup>2</sup></b>	-4.416	-2.821	-1.376
<b>Imparidades</b>	4.962	-6.487	3.006
<b>EBIT/Resultado Operacional</b>	<b>-8.154</b>	<b>-29.856</b>	<b>-30.141</b>

Os efeitos da tendência de recuperação do EBITDA consolidada em terreno positivo em 2023 refletiram-se no Resultado Operacional da Azores Airlines. Note-se ainda que o EBITDA encontra-se agravado pelo défice das rotas de Obrigações de Serviço Público.

Não obstante o notável desempenho operacional, com o impacto dos valores de amortizações, principalmente dos contratos de locação operacional<sup>1</sup> da frota ao serviço da Azores Airlines e da rubrica de gastos de reestruturação<sup>2</sup>, transitamos de um EBITDA positivo para um resultado operacional negativo, o que demonstra o caminho ainda a ser feito para tornar a Empresa financeiramente sustentável. Se excluirmos o défice das rotas OSP, o EBIT em 2023 já seria positivo, o que demonstra a criticidade da devida remuneração destas rotas e o seu impacto nas contas da Azores Airlines. Adicionalmente, há que fazer referência à sensibilidade dos resultados operacionais aos efeitos adversos de eventos não previstos ou extraordinários<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>Com a adoção da IFRS16 a partir de 2019 passam a ser considerados na rubrica de amortizações do exercício.

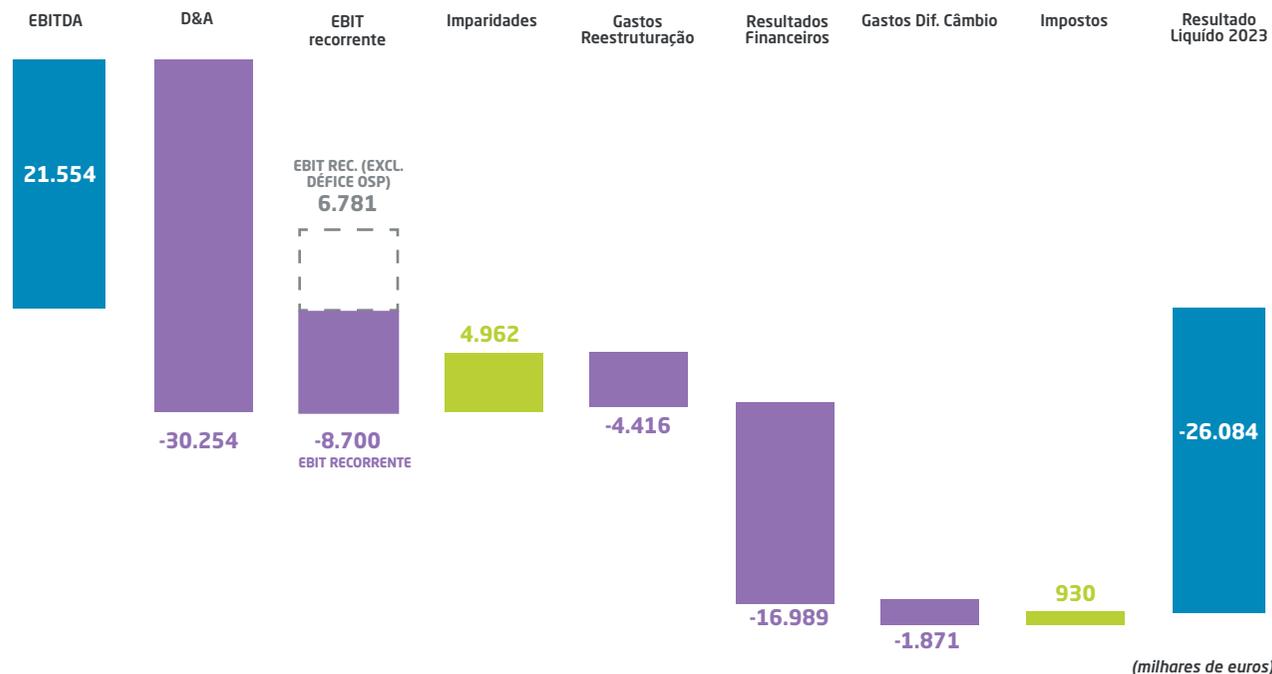
<sup>2</sup>Relacionado com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma e programa de saídas voluntárias lançado em 2021 no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA.

<sup>3</sup>Os gastos com Fretamentos/ACMI/Indemnizações/Irregularidades em 2023 registaram uma variação de 20 milhões de euros face ao ano anterior.

## Análise de resultados

# Resultado líquido

Em 2023, a Azores Airlines apresenta um resultado líquido negativo de 26 milhões de euros, evidenciando uma melhoria de 8,1 milhões de euros em relação aos 34,2 milhões de euros negativos registados em 2022.



### Evolução do Resultado Líquido

53% vs. 2019

24% YoY



Esta evolução face ao ano anterior, resulta de melhorias verificadas de EBITDA (+16,1 milhões de euros), reversão de imparidades (+11,4 milhões de euros) e melhoria nos resultados financeiros (+1,7 milhões de euros), cujos efeitos positivos são reduzidos pela deterioração das rubricas de amortizações (-4,3 milhões de euros), pela amortização de incrementos de valor por capitalização de gastos com manutenções efetuadas nas frotas A320 e A321 (EUR 3,3M) e entrada ao serviço de um novo A320neo (EUR 1M).

No que respeita a Gastos de Reestruturação, a reabertura do programa de pré-reformas, lançado em 2021, resultou num aumento

das responsabilidades a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada, com um impacto de 4,4 milhões de euros em 2023, mais 1,6 milhões de euros do que o valor registado no ano anterior. Os resultados financeiros situaram-se em -17 milhões de euros, uma melhoria de 1,7 milhões de euros em termos homólogos, resultante essencialmente da redução do valor de juros de mora pagos pela Azores Airlines durante o ano de 2022.

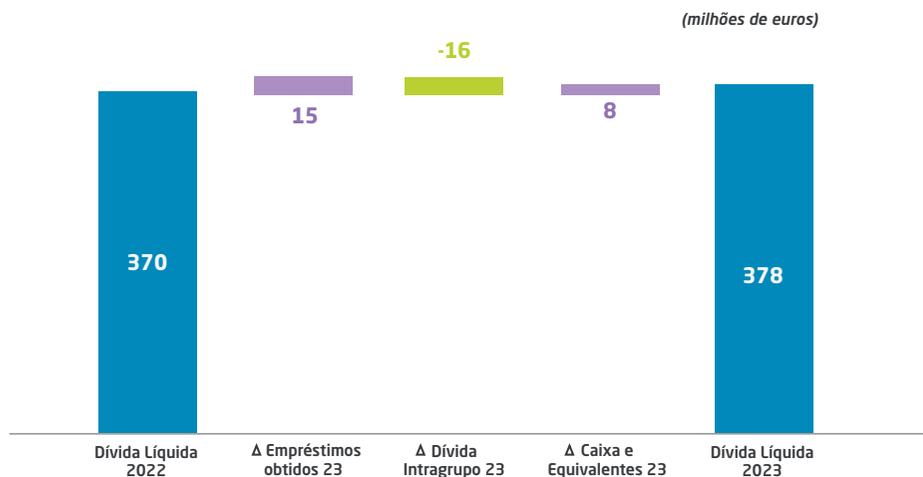
A evolução da rubrica de Diferenças Cambiais resulta, no âmbito da política definida no Grupo SATA para gestão de risco financeiro, da contratação a partir de 1 de janeiro de 2022,

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

O impacto positivo da rubrica de impostos, resulta do registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais, em resultado da expectativa da recuperabilidade desses prejuízos acumulados, tendo em consideração os resultados positivos futuros esperados nas projeções económicas da atividade da Azores Airlines.

## Análise de resultados

# Dívida Líquida



NOTA: Para o apuramento do valor de dívida líquida são considerados apenas os passivos firmados com instituições bancárias (dívida financeira).

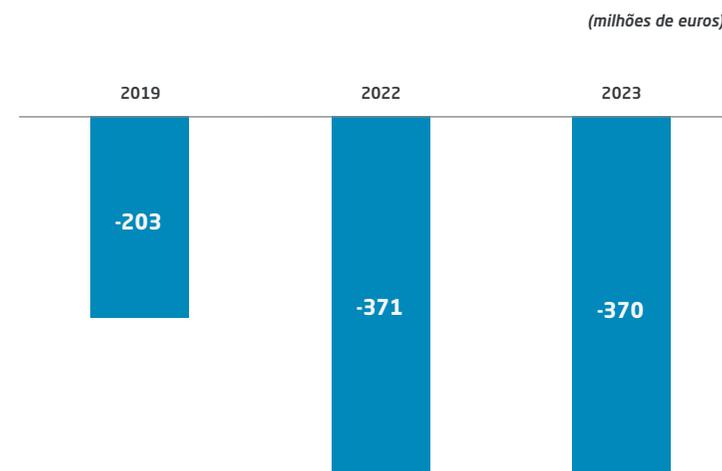
Durante o exercício de 2023, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 2%, correspondente a cerca de 7,4 milhões de euros. Esta variação resulta, sobretudo, do impacto negativo da diminuição de 8 milhões de euros nas disponibilidades registadas a 31 de dezembro de 2023 na Azores Airlines.

Nas rubricas consideradas, o aumento dos valores de financiamentos bancários (EUR +15M), motivado pela contração de um financiamento bancário de curto prazo de cerca de EUR 15 M, liquidado no final do mês de janeiro de 2024. Excluindo este efeito a dívida líquida teria reduzido para EUR 362 M.

# Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2023 resulta da incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da Azores Airlines, bem como da conversão de suprimentos em capital no montante de EUR 26M, conforme previsto no plano de reestruturação societária do Grupo SATA.

A Azores Airlines encerra 2023 com Capital Próprio de -369,7 milhões de euros.



# 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 26.083.864 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

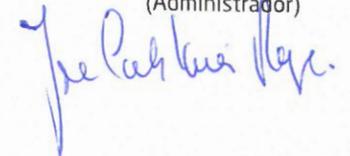
Ponta Delgada, 20 de Março de 2023.

Conselho de Administração

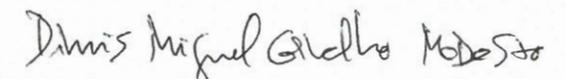


Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Presidente)

José Carlos Laia Roque  
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto  
(Administrador)



# Sobre o relatório

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

O relatório incide sobre a atividade do Grupo SATA durante o ano de 2023 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho do Grupo.

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

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

## Verificação externa

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

## Contactos

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

# Glossário

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

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

**BCE** Banco Central Europeu.

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

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

**CELE** Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

**CORSIA** Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

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

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

**EBIT** Earnings Before Interest and Taxes.

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

**EPD** Encarregado de Proteção de Dados.

**ERA** European Regional Airlines Association.

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

**ETS** Emissions Trading System.

**FUEL** Combustível.

**GEE** Gases com Efeito de Estufa.

**Grupo SATA** Constituído pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes, S.A., SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos.

**GSE** Ground Support Equipment.

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

**HICO** Índice harmonizado de preços no consumidor.

**IATA** International Air Transport Association.

**ICAO** International Civil Aviation Organization.

**ICOP** IATA Carbon Off set Program.

**IEnvA** Environmental Assessment Program.

**INE** Instituto Nacional de Estatística.

**IFRS** International Financial Reporting Standards.

**Jet fuel** Combustível para aviões.

**Load Factor** Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

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

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

**ONG** organização privada sem fins lucrativos.

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

**OSP** obrigações de serviço público.

**PIB** Produto Interno Bruto.

**p.p.** Pontos percentuais.

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

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

**RSU** Resíduos sólidos urbanos.

**SAF** Sustainable Aviation Fuel.

**Safety** Segurança operacional.

**Security** Segurança contra atos ilícitos.

**SPER** Setor Público Empresarial Regional.

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

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

**SUP** Plástico de utilização única.

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

**UE** União Europeia.

# ANEXOS

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

# Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050

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

Compromisso	Prazo		Status 2023
Implementar e divulgar um Relatório Anual de Sustentabilidade.	Final de 2022	✓	<b>Concluído em 2022.</b> Relatório de Sustentabilidade 2021, publicado no site oficial <a href="http://www.azoresairlines.pt">www.azoresairlines.pt</a>
Elaborar e divulgar uma Política de Sustentabilidade para o Grupo SATA, que subscreva compromissos baseados na estratégia do ESG.	Final de 2022	✓	<b>Concluído em 2022.</b> Política de Sustentabilidade do Grupo SATA, de 27 de julho de 2022, publicada nos canais de comunicação internos e externos da organização.
Identificar internamente as prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores.	Final de 2022	●●●	<b>Concluído em 2022:</b> definição de indicadores no Relatório de Sustentabilidade 2021 e no Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050. <b>Concluído em 2023:</b> consulta e análise de propostas para apoio na elaboração da análise de materialidade, análise de dupla materialidade, análise gap CSRD incluindo o cumprimento do ESRS, elaboração do relatório de sustentabilidade de acordo com a Diretiva CSRD e Taxonomia, cálculo de pagada de carbono. <b>Em desenvolvimento:</b> matriz de materialidade.
Realização de ações e publicação de artigos alusivos a dias de calendários relacionados com a Sustentabilidade (ex.: Dia Mundial da Árvore, da Terra, da Água).	Final de 2022	✓	<b>Desenvolvido em 2022 e 2023:</b> campanhas divulgadas evidenciadas no capítulo "Sensibilização Ambiental" do Relatório de Integridade 2022.
Reforçar a participação do Grupo SATA no projeto de Cartilha de Sustentabilidade dos Açores, com a definição e medição de 3 compromissos anuais.	Final de 2022	✓	<b>Desenvolvido em 2022 e 2023:</b> o Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade com a definição três objetivos: 1 - Implementação de um Relatório Anual de Sustentabilidade 2 - Definição de prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores 3 - Definição de uma estratégia colaborativa de operacionalização do projeto "SATA Forest"
Retomar o processo de certificação da ISO 14001:2015 - Sistema de Gestão Ambiental.	Final de 2022	✓	<b>Concluído em 2022:</b> início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas. <b>Concluído em 2023:</b> as empresas SATA Air Açores e Azores Airlines alcançaram a certificação IEnvA que cumpre também com os requisitos da ISO 14001.
Implementar e certificar o programa IATA Environmental Assessment (IEnvA).	Final de 2022	✓	<b>Concluído em 2022:</b> Início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas. <b>Concluído em 2023:</b> As empresas SATA Air Açores e Azores Airlines alcançaram a certificação IEnvA.
Otimizar a monitorização de indicadores, estabelecendo mecanismos de avaliação e controlo dos consumos de eletricidade e água, em 100% dos estabelecimentos ocupados pelo Grupo SATA.	Final de 2022	●●●	<b>Desenvolvido em 2022:</b> em curso a análise de uma metodologia adequada para a monitorização do consumo de eletricidade e água, através do sistema de faturação. <b>Desenvolvido em 2023:</b> a metodologia da contabilização do consumo unitário de eletricidade e água está a ser ultimado pela Direção de Sistemas de Informação e Direção Financeira. Espera-se que entre em produção em 2024.

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

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

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

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

	2021	2022	2023
<b>EMISSÕES DE CARBONO (tCO<sub>2</sub>)</b>			
TOTAL	111.505	186.829	250.028
<b>Scope 1</b>	111.455	186.745	249.986
<i>Jet fuel</i>	111.445	186.739	249.979
Combustível viaturas	10	6,6	7,1
<b>Scope 2 - Eletricidade</b>	50	84	42
<b>COMPENSAÇÃO DE CARBONO (tCO<sub>2</sub>)</b>			
CELE	791	1.312	1.301
CORSIA	38.691	92.570	136.905
<b>INTENSIDADE DE CARBONO (gCO<sub>2</sub>/PKM)</b>	91,5	80,8	78,0
<b>COMBUSTÍVEL (LITROS)</b>			
<i>Jet Fuel</i>	44.224.324	74.102.686	99.197.973
GSE/Equipamentos	3.551	2.381	79.358
<b>ELETRICIDADE (KWH)</b>	73.506	123.947	91.339
<b>ENERGIA CONSUMIDA (Gj)</b>			
TOTAL	1.521.714	2.549.667	3.412.835
<i>Jet fuel</i>	1.521.317	2.549.132	3.412.410
Combustível viaturas	132	89	96
Eletricidade	265	446	329
Eletricidade renovável	0	0	0
<b>RESÍDUOS</b>			
TOTAL RESÍDUOS (T)	5,8	3,1	2,3
Resíduos Perigosos	2,2	2,94	1,3
Resíduos não perigosos	3,7	0,2	1,0
Valorização (%)	99,3	88	100
Eliminação (%)	0,7	12	0
<b>ÁGUA (M<sup>3</sup>)</b>	2.231	587	1.661
<b>EMBALAGENS PRIMÁRIAS COLOCADAS NO MERCADO (Kg)</b>	3.534	6.455	11.024
<b>PAPEL ADQUIRIDO (T)</b>	-	1,9	1,7
<b>PNEUS (UNI)</b>	124	7	0
Aeronaves	118	0	0
GSE/equipamentos	6	7	0
<b>RECLAMAÇÕES E COIMAS</b>	0	0	0

# CV dos Membros do Conselho de Administração

## Teresa Gonçalves

### Habilitações Literárias/Formação complementar

Licenciada em Economia pela Faculdade de Economia da Universidade Católica Portuguesa de Lisboa (2000), com uma pós-graduação em Finanças pela Universidade Nova de Lisboa (2003).

Business Marketing Strategy, Kellogg School of Management (Northwestern University) (2015). Pós-graduação em Concorrência e Regulação, pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (2016/17).

University of Cambridge. Certification in Business Sustainability Management.

### Data de Nascimento

30/05/1977

### Percurso Profissional

Iniciou a atividade profissional em Consultoria Estratégica, tendo desenvolvido inúmeros projetos em vários setores de atividade. Em 2003 entrou na Portugal Telecom, tendo passado por áreas como Planeamento e Controlo, Planeamento Estratégico, Desenvolvimento de Negócios e Corporate Finance, onde desempenhou o cargo de Diretora do Grupo PT, tendo participado em inúmeras transações de compra e venda ativos.

Desenvolveu alguns projetos de consultoria, nacionais e internacionais. Antes de entrar no Grupo SATA, foi Diretora de Promoção e Defesa da Concorrência no Regulador dos Transportes - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), tendo sido coordenadora da Presidência de Portugal no IRG-Rail (Grupo dos Reguladores independentes para a Ferrovia).

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

## José Roque

### Habilitações Literárias/Formação complementar

Licenciado em Engenharia de Produção Industrial no ramo das construções mecânicas pela Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

### Data de Nascimento

07/10/1961

### Percurso Profissional

Ao longo dos anos, acumulou formações específicas na área da Manutenção e Engenharia de Aeronaves, entre outras especializações. Desempenhou funções de Engenheiro Especialista na OGMA, TAP, Mobil, Petrogal e integrou os quadros da SATA Internacional - Azores Airlines em 1998, na qualidade de Diretor Geral de Manutenção e Engenharia. Foi nomeado Diretor Geral de operações em agosto 2021 e administrador executivo da SATA Holding, com as funções de COO (Chief Operational Manager) em 2023.

## Dinis Modesto

### Habilitações Literárias/Formação complementar

Licenciado em Economia pelo ISCTE (Instituto Universitário de Lisboa) e tem um Executive Master em Management pela Católica Lisbon School of Business & Economics.

### Data de Nascimento

07/05/1983

### Percurso Profissional

Conta com mais de 10 anos de experiência como diretor financeiro em diferentes setores e um conhecimento consolidado de 17 anos nas áreas financeira, controlo de gestão e desenvolvimento de negócios. Exerceu recentemente funções de Diretor Financeiro e de Compras da Cellnex Portugal, pertencente à Cellnex Telecom (CLNX), que adquiriu, em 2020, a primeira empresa independente de torres de telecomunicações em Portugal, a OMTEL, em resultado da cisão da unidade TowerBusiness da Altice, um projeto que geriu diretamente. Iniciou a carreira profissional na Portugal Telecom (atual Altice) em 2005, onde teve responsabilidades nas áreas de planeamento e controlo de gestão, Corporate Finance e M&A, e áreas financeiras, em diversos setores de atividade, incluindo telecomunicações, serviços de saúde, serviços partilhados e serviços financeiros. Ao longo da sua carreira teve a oportunidade de participar em projetos de criação de novas empresas, venda de ativos, implementação de mudanças organizacionais, exploração e implementação de oportunidades de desenvolvimento de negócio.

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

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

Demonstrações Financeiras  
31 de dezembro de 2023

## Índice das Demonstrações Financeiras

<b>Demonstração da posição financeira</b> .....	<b>3</b>
<b>Demonstração de resultados</b> .....	<b>4</b>
<b>Demonstração do rendimento integral</b> .....	<b>5</b>
<b>Demonstração da alteração dos capitais próprios</b> .....	<b>6</b>
<b>Demonstração dos fluxos de caixa</b> .....	<b>7</b>
<b>Anexo às demonstrações financeiras</b> .....	<b>8</b>
<b>1. Introdução</b> .....	<b>8</b>
1.1 IMPACTOS DIRETOS DA PANDEMIA .....	8
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	10
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	12
1.4 IMPACTOS DAS MEDIDAS TOMADAS APÓS A PANDEMIA NA AZORES AIRLINES .....	16
1.5 EVOLUÇÃO CRITÉRIOS DE ESG .....	20
<b>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras</b> .....	<b>21</b>
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO .....	21
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES.....	22
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	23
<b>3. Principais políticas contabilísticas</b> .....	<b>23</b>
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	23
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	24
3.3 ATIVOS INTANGÍVEIS .....	25
3.4 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS .....	26
3.5 ATIVOS FINANCEIROS.....	26
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS .....	29
3.7 INVENTÁRIOS.....	29
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	30
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA .....	30
3.10 CAPITAL SOCIAL.....	30
3.11 PASSIVOS FINANCEIROS.....	30
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	31
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO .....	31
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	32
3.15 PROVISÕES.....	33
3.16 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO .....	34
3.17 LOCAÇÕES .....	34
3.18 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS .....	36
3.19 RÉDITO.....	36
3.20 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA .....	37
3.21 EVENTOS SUBSEQUENTES.....	38
<b>4 Políticas de gestão do risco financeiro</b> .....	<b>38</b>
<b>5. Principais estimativas e julgamentos apresentados</b> .....	<b>44</b>
5.1 PROVISÕES (NOTA 16).....	44
5.2 PROVISÃO DE REDELIVERY (NOTA 16) .....	45
5.3 PROVISÃO PARA REESTRUTURAÇÃO (NOTAS 16 E 27).....	45
5.4 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6) .....	46
5.5 IMPARIDADE DE CLIENTES E CONTAS A RECEBER (NOTAS 9 E 12).....	46
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22).....	46
5.7 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 8) .....	46

5.8 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 17).....	47
5.9 BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO .....	47
5.10 RECUPERABILIDADE DOS ATIVOS NÃO CORRENTES – FROTA AÉREA (NOTAS 6 E 9).....	47
5.11 HEDGING CAMBIAL (NOTA 15).....	48
6. Ativos fixos tangíveis.....	49
7. Ativos intangíveis .....	54
8. Ativos e passivos por impostos diferidos .....	54
9. Outras contas a receber.....	56
10. Outros ativos correntes e não correntes .....	58
11. Inventários .....	58
12. Clientes.....	59
13. Caixa e equivalentes de caixa.....	60
14. Capital.....	60
15. Reservas e prestações suplementares .....	60
16. Provisões.....	61
17. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais .....	63
18. Outras contas a pagar .....	65
19. Outros passivos correntes .....	67
20. Fornecedores.....	67
21. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar .....	67
22. Documentos pendentes de voo .....	68
23. Ativos e passivos financeiros por categoria .....	68
24. Justo valor de ativos e passivos .....	69
25. Vendas e Prestação de serviços.....	69
26. Fornecimentos e serviços externos.....	69
27. Gastos com o pessoal.....	70
28. Outros rendimentos e ganhos .....	73
29. Outros gastos e perdas .....	74
30. Gastos e rendimentos financeiros.....	74
31. Imposto do exercício.....	75
32. Compromissos.....	76
33. Contingências.....	76
34. Partes relacionadas.....	77
35. Eventos subsequentes.....	79

## Demonstração da posição financeira

	Ativo	Nota	2023	2022
<b>Não corrente</b>				
	Ativos fixos tangíveis	6	122 838 548	95 653 783
	Ativos intangíveis	7	194 861	-
	Ativos por impostos diferidos	8	14 379 075	13 271 602
	Clientes	12	1 490 115	434 287
	Outras contas a receber	9	26 002 004	16 071 177
	Outros ativos não correntes	10	1 622 404	-
			<b>166 527 007</b>	<b>125 430 849</b>
<b>Corrente</b>				
	Inventários	11	686 477	712 479
	Clientes	12	52 353 748	38 796 666
	Outras contas a receber	9	22 654 473	14 192 971
	Outros ativos correntes	10	3 064 449	3 806 413
	Caixa e equivalentes de caixa	13	1 452 711	9 307 686
			<b>80 211 858</b>	<b>66 816 215</b>
	<b>Total do Ativo</b>		<b>246 738 865</b>	<b>192 247 064</b>
<b>Capital Próprio</b>				
	Capital social	14	5 000 000	5 000 000
	Reservas legais	15	492 199	492 199
	Outras reservas	15	(1 231 443)	(4 689 237)
	Prestações suplementares	15	111 673 389	85 673 389
	Reservas de justo valor		(232)	(232)
	Resultados acumulados		(459 540 940)	(423 669 411)
	Resultado líquido do exercício		(26 083 864)	(34 206 374)
	<b>Total Capital Próprio</b>		<b>(369 690 891)</b>	<b>(371 399 666)</b>
<b>Passivo</b>				
<b>Não corrente</b>				
	Provisões	16	9 499 554	12 075 035
	Empréstimos obtidos	17	110 110	541 133
	Passivos com obrigações contratuais	17	84 525 910	67 979 712
	Obrigações de benefícios de reforma e outros	27	10 997 413	7 371 386
	Outras contas a pagar	18	182 016 450	285 343 763
			<b>287 149 437</b>	<b>373 311 029</b>
<b>Corrente</b>				
	Empréstimos obtidos	17	16 165 792	428 890
	Passivos com obrigações contratuais	17	29 420 383	26 190 588
	Fornecedores	20	27 891 749	22 650 500
	Outras contas a pagar	18	203 411 203	109 704 642
	Imposto sobre o rendimento a pagar	21	151 445	87 292
	Outros passivos correntes	19	3 379 136	2 890 160
	Documentos pendentes de voo	22	48 860 610	28 383 629
			<b>329 280 319</b>	<b>190 335 701</b>
	<b>Total Passivo</b>		<b>616 429 756</b>	<b>563 646 730</b>
	<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>246 738 865</b>	<b>192 247 064</b>

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

## Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Vendas e serviços prestados	25	280 783 682	208 635 992
Subsídios à exploração		-	43 007
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	11	(1 641 794)	(920 041)
Fornecimentos e serviços externos	26	(209 895 201)	(168 541 643)
Gastos com o pessoal	27	(50 375 497)	(41 391 408)
Provisões (aumentos/reduções)	16	2 912 001	7 007 408
Outros rendimentos e ganhos	28	4 822 636	2 403 684
Outros gastos e perdas	29	(5 051 887)	(1 834 057)
<b>Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>		<b>21 553 940</b>	<b>5 402 942</b>
Gastos de reestruturação	27	(4 416 332)	(2 820 825)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	(30 253 686)	(25 950 452)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	9 e12	5 071 846	(6 487 385)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	11	(110 147)	-
<b>Resultado operacional</b>		<b>(8 154 379)</b>	<b>(29 855 720)</b>
Gastos financeiros	30	(17 011 946)	(18 702 780)
Rendimentos financeiros	30	23 166	-
Diferenças de câmbio líquidas	30	(1 870 960)	1 324 558
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>(27 014 119)</b>	<b>(47 233 942)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	930 255	13 027 568
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(26 083 864)</b>	<b>(34 206 374)</b>

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

## Demonstração do rendimento integral

	<u>Notas</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(26 083 864)</b>	<b>(34 206 374)</b>
<b>Itens que poderão vir a ser reclassificados subsequentemente por resultados</b>			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura de fluxos de caixa	15	3 457 794	(5 018 415)
<b>Itens que não reclassificam por resultados</b>			
Remensurações de planos de benefícios	27	(63 899)	351 122
Outros impactos		<u>(1 601 257)</u>	<u>-</u>
		<b><u>1 792 639</u></b>	<b><u>(4 667 293)</u></b>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>		<b><u>(24 291 225)</u></b>	<b><u>(38 873 667)</u></b>

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

## Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>		<b>5 000 000</b>	<b>492 199</b>	<b>329 178</b>	<b>85 673 389</b>	<b>(232)</b>	<b>(373 689 374)</b>	<b>(50 331 157)</b>	<b>(332 525 998)</b>
Rendimento integral do exercício		-	-	-	-	-	-	(34 206 374)	(34 206 374)
Remensurações e outros impactos		-	-	-	-	-	351 122	-	351 122
Derivados de cobertura do risco cambial	15	-	-	(5 018 415)	-	-	-	-	(5 018 415)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(50 331 157)	50 331 157	-
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>		<b>5 000 000</b>	<b>492 199</b>	<b>(4 689 237)</b>	<b>85 673 389</b>	<b>(232)</b>	<b>(423 669 411)</b>	<b>(34 206 374)</b>	<b>(371 399 666)</b>
Rendimento integral do exercício		-	-	-	-	-	-	(26 083 864)	(26 083 864)
Remensurações de planos de benefícios	27	-	-	-	-	-	(63 899)	-	(63 899)
Outros impactos		-	-	-	-	-	(1 601 257)	-	(1 601 257)
Derivados de cobertura do risco cambial	15	-	-	3 457 794	-	-	-	-	3 457 794
Realizações de prestações suplementares	15	-	-	-	26 000 000	-	-	-	26 000 000
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(34 206 374)	34 206 374	-
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>		<b>5 000 000</b>	<b>492 199</b>	<b>(1 231 443)</b>	<b>111 673 389</b>	<b>(232)</b>	<b>(459 540 940)</b>	<b>(26 083 864)</b>	<b>(369 690 891)</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2023	2022
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		343 866 753	240 132 347
Pagamentos a fornecedores		(275 773 304)	(241 343 886)
Pagamentos ao pessoal		(48 601 622)	(39 019 005)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>19 491 827</b>	<b>(40 230 544)</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(161 983)	(102 276)
Outros recebimentos/ pagamentos		(247 902)	2 112 562
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>19 081 942</b>	<b>(38 220 259)</b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(10 385 326)	(11 637 887)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	34	(3 094 518)	-
Outros ativos financeiros		(1 091 170)	(475 219)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>		<b>(14 571 014)</b>	<b>(12 113 106)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	17	15 702 929	4 656 693
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	-	84 380 303
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	15	26 000 000	-
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	17	(423 169)	(12 728 934)
Passivos com obrigações contratuais	17	(22 483 809)	(14 482 961)
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	(24 175 889)	-
Juros e gastos e similares	30	(617 203)	(837 356)
Juros de passivos com obrigações contratuais	30	(6 350 575)	(6 802 881)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>		<b>(12 347 715)</b>	<b>54 184 864</b>
<b>Varição de caixa e seus equivalentes</b>			
Efeitos das diferenças de câmbio		(12 467)	95 709
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	13	9 301 965	5 354 757
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	13	<b>1 452 711</b>	<b>9 301 965</b>

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

## Anexo às demonstrações financeiras

### 1. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“Azores Airlines” 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 Azores Airlines é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio. A Empresa é detida a 100% pela SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) (Ver Reestruturação Societária infra), que tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras. A SATA Holding, por sua vez, detém igualmente 100% da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A (“SATA Gestão de Aeródromos” ou “SGA”), formando assim o Grupo SATA (“Grupo”). A Azores Airlines, com a sua frota de 9 aviões (3 Airbus A320, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e 1 A320 NEO), 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.

### Contexto da atividade do Grupo SATA

#### 1.1 Impactos diretos da Pandemia

A crise provocada pela pandemia COVID-19 representou um enorme choque para a economia europeia e mundial, tendo sido o sector da aviação um dos mais afetados, com impactos na tesouraria das companhias aéreas sem precedentes. No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a Comissão Europeia (“CE”) aprovou, ao abrigo das regras da União Europeia (“UE”) em matéria de auxílios estatais, apoios à liquidez do Grupo SATA, a saber:

- A 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores <sup>1</sup>;

- A 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 8,1 milhões de euros, a favor da Azores Airlines, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus<sup>2</sup>;

---

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

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

- A 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários<sup>3</sup>;
- A 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de euros<sup>4</sup>;
- A 7 de junho de 2022 aprovou i) um empréstimo direto de 144,5 milhões de euros, ii) uma assunção de dívida de 173,8 milhões de euros, totalizando 318,25 milhões de euros a converter em capitais próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras<sup>5</sup>.

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível assegurar a conectividade territorial das ilhas dos Açores com Portugal continental e a União Europeia, permitindo restabelecer a viabilidade da sua transportadora aérea regional e reorganizar a sua atividade, melhorando as operações e reduzindo os custos operacionais.

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

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

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

O montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de euros, já se encontra totalmente realizado, com i) a entrada em dinheiro na SATA Air Açores no montante de 144,5 milhões de euros (82,5 milhões de euros adiantados em 2021 e 62 milhões de euros recebidos em 2022), contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao Governo Regional dos Açores (“GRA”), e ii) a concretização da assunção de dívida bancária no montante de 173,75 milhões de euros contraída pela SATA Air Açores, igualmente contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao GRA. Com os referidos montantes, em 2023, foram realizados aumentos de capital em espécie, na SATA Air Açores, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 102,8

---

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

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

<sup>5</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C ex 2020/N) and SA.62043 (2021/C ex 2021/N) which Portugal is planning to implement for rescuing and restructuring the SATA Group

milhões de euros, conforme descrito no ponto “Capitalização da SATA Air Açores” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA, tendo os restantes 215,5 milhões de euros sido cedidos pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”) à SATA Holding conforme descrito no ponto “(i) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA.

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

## 1.2 Plano de Reestruturação

O Plano de Reestruturação (“Plano”) apresentado à CE evidenciava a situação insustentável da 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 OSPs<sup>6</sup>: 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 Açores<sup>7</sup> é gerida pela Azores Airlines, que

---

<sup>6</sup> OSPs Nacionais (LIS-HOR, LIS-PIX, LIS-SMA, LIS-FNC)

<sup>7</sup> Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

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

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

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

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

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

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 Azores Airlines 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 Azores Airlines.

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 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 e 2023, para a Azores Airlines e para a SATA Air Açores, o volume de passageiros projeta um aumento, quando comparado com 2019, mostrando uma recuperação antecipada relativamente aos níveis pré-pandemia quando comparados com a indústria.

Face ao Plano de Reestruturação Aprovado, em 2023 a Empresa registou um aumento da procura, com um crescimento da procura na ordem dos 21%, superior ao crescimento da oferta (10%), originando um aumento do load-factor de 7 pontos percentuais face ao anteriormente previsto.

### 1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

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

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

No âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado, em 9 de dezembro de 2022, a reorganização societária do Grupo SATA foi aprovada pelo GRA, tendo sido autorizadas as seguintes operações:

- Constituição de uma nova sociedade comercial (SATA Holding), cujo capital social será integralmente subscrito e realizado pela Região Autónoma dos Açores, designadamente mediante a subscrição de ações num aumento de capital por entradas em dinheiro e por entradas em espécie, cujo objeto social será a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização.
- Venda da participação de 100% do capital social detida pela Região Autónoma dos Açores na SATA Air Açores à SATA Holding;
- Venda à SATA Holding pela SATA Air Açores de 100% do capital social das suas subsidiárias Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como a cessão de créditos intra grupo devidos pelas subsidiárias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (i) na data da celebração do CCVA SATA Air Açores, a SATA Holding assumiu a dívida contraída pela SATA Air Açores junto da SATA Gestão de Aeródromos resultante da sua atividade operacional, no valor de 8.399.013 euros, mediante a celebração de um contrato de assunção de dívida;
- (ii) assunção por parte da SATA Holding, com efeito liberatório para a SATA Air Açores, da dívida contraída pela SATA Air Açores junto a instituições de crédito, no valor de 200.000.000 euros; e
- (iii) o remanescente, no valor de 134.023.609 euros, foi objeto de compensação com o saldo de créditos acionistas da SATA Holding sobre a SATA Air Açores.

### **Capitalização da SATA Air Açores**

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

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

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

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

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

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

- a dia 18 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BPI, S.A. referente ao contrato e empréstimo, no montante de 40.0000.000 euros, celebrado a 28 de setembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BPI, S.A.
- a dia 31 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BIC Português S.A. referente ao contrato de mútuo, no montante de 30.0000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.

- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007) e,
- a 20 de dezembro de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros (sessenta e cinco milhões de euros) à taxa fixa de 2,711% e data de maturidade a 20 de dezembro de 2028 (PTSAOAOM0000).

### **Capitalização da Azores Airlines**

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

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

### **Privatização Azores Airlines**

A 24 de janeiro de 2023, foi publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 9, a Resolução do Conselho do Governo n.º 5/2023 que determinou que a SATA Holding desse início ao procedimento de alienação de ações representativas de, pelo menos, 51% do capital social da Azores Airlines.

Este procedimento decorre ao abrigo e em cumprimento da Decisão da Comissão Europeia, de 7 de junho de 2022, através da qual foi estabelecido o Plano de Reestruturação da Azores Airlines.

O Conselho de Administração da SATA Holding, apresentou à Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, nos termos da relação de tutela, respetivamente, financeira e funcional da SATA Holding, a proposta de caderno de encargos deste procedimento, tendo a mesma sido aprovada pelo Conselho do Governo a 4 de março de 2023, na qual se estabelecem os termos e as condições para a alienação de um lote de ações representativas de, no mínimo 51% e no máximo 85%, do capital social da Azores Airlines, tendo sido publicado em jornal oficial a 8 de março de 2023.

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

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

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 20 de março de 2024. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

## 1.4 Impactos das medidas tomadas após a pandemia na Azores Airlines

### 1.4.1 Evolução dos principais indicadores operacionais

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

Indicadores operacionais	2023	2022	2019	Variação 23/22		Variação 23/19	
				Valor	%	Valor	%
Nº Voos	9 700	8 315	6 959	1 385	16,7%	2 741	39,4%
Lugares Oferecidos	1 745 368	1 446 661	1 197 356	298 707	20,6%	548 012	45,8%
Passageiros	1 444 969	1 083 215	945 775	361 754	33,4%	499 194	52,8%
ASK (milhões)*	3 864	3 054	2 582	810	26,5%	1 282	49,7%
RPK (milhões)**	3 181	2 286	2 071	895	39,2%	1 110	53,6%
Load Factor (%)***	82%	75%	80%		7 p.p.		2 p.p.
Correio (kg)	313 879	383 869	578 801	(69 990)	-18,2%	(264 922)	-45,8%
Carga (kg)	2 716 672	3 073 873	2 616 523	(357 201)	-11,6%	100 149	3,8%
Block Hours	31 106	25 693	21 834	5 413	21,1%	9 272	42,5%
Fuel Burn	79 358 378	59 282 149	53 996 221	20 076 229	33,9%	25 362 157	47,0%

\* Assentos-quilómetros oferecidos

\*\* Assentos-quilómetro utilizados

\*\*\* RPK/ASK

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

Verificou-se um aumento no número de voos (16,7% yoy) e de +39,4% face a 2019, período pré-pandémico. Este aumento foi acompanhado por uma variação positiva de lugares oferecidos (20,6%) face a 2022 e 45,8% comparativamente ao ano de 2019. A capacidade, ASK, à semelhança do verificado nos restantes indicadores, aumentou em 2023 face a 2022 (26,5%) e 2019 (49,7%), tendo resultado em incrementos no transporte de passageiros de 33,4% face a 2022 e 52,8% quando comparado com 2019. Verificou-se ainda um aumento de *load factor* em 7 p.p. face a 2022 (2 p.p. face a 2019).

O transporte de carga, desceu 11,6% face a 2022 ainda que, comparativamente a 2019 represente um aumento de 3,8%.

### 1.4.2 Evolução nos indicadores financeiros

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

Indicadores financeiros	2023	2022	2019	Variação 23/22		Variação 23/19	
				valor	%	valor	%
<b>Dados da demonstração dos resultados</b>							
Rendimento operacional	285 606 318	211 082 683	157 248 302	74 523 635	35,3%	128 358 016	81,6%
Receita de passageiros	272 473 755	205 230 189	154 932 607	67 243 565	32,8%	117 541 148	75,9%
EBITDA	21 553 940	5 402 942	(22 312 711)	16 150 998	298,9%	43 866 651	-196,6%
Margem EBITDA	8%	3%	-14%	-	+5 p.p.	-	+60 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	(8 154 379)	(29 855 720)	(44 127 630)	21 701 341	-72,7%	35 973 251	-81,5%
EBIT margin	-3%	-14%	-28%	-	+11 p.p.	-	+87 p.p.
<b>Dados da demonstração dos fluxos de caixa</b>							
Fluxo das atividades operacionais	19 081 942	(38 220 259)	(9 886 255)	57 302 201	-149,9%	28 968 197	-293,0%
Fluxo das atividades de investimento	(14 571 014)	(12 113 106)	(109 116)	(2 457 908)	20,3%	(14 461 898)	13253,7%
Fluxo das atividades de financiamento	(12 347 715)	54 184 864	9 360 995	(66 532 579)	-122,8%	(21 708 710)	-231,9%
<b>Dados da posição financeira</b>							
Total do ativo	246 738 865	192 247 064	94 476 572	54 491 801	28,3%	152 262 293	161,2%
Total do passivo	616 429 756	563 646 730	297 822 958	52 783 026	9,4%	318 606 798	107,0%
Total do capital próprio	(369 690 891)	(371 399 666)	(203 346 386)	1 708 775	-0,5%	(166 344 505)	81,8%

O efeito financeiro no ano de 2023 foi impactado pelo aumento de atividade, verificando-se um aumento dos rendimentos operacionais de 35,3% face a 2022 e de 81,6% face a 2019, respetivamente. Verificou-se um aumento das receitas de passageiros em 36,8% comparativamente ao período homólogo e 81,2% quando comparado com 2019. O EBITDA registou um aumento de 16,2 milhões de euros face a 2022, passando para 21,6 milhões de euros e o resultado operacional passou de 29,9 milhões de euros negativos para 8,2 milhões de euros negativos.

Relativamente aos dados da posição financeira, o aumento do ativo deveu-se essencialmente ao impacto da rubrica de ativos fixos tangíveis, pela entrada de 1 aeronave e extensão contratual de 5 contratos de locação, bem como da rubrica de clientes, em linha com o aumento da operação.

O aumento verificado no passivo deveu-se, essencialmente, a i) efeito mencionado acima respeitante aos contratos de locação, com o respetivo reconhecimento na rubrica de passivos com obrigações contratuais, ii) um aumento da rubrica de empréstimos obtidos decorrente de 2 contratos de empréstimo de curto prazo firmados no final de 2023 e iii) aumento da rubrica de documentos pendentes de voo pelo aumento considerável de vendas verificado no final de 2023 comparativamente a igual período de 2022.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, o incremento dos fluxos de caixa operacionais está diretamente relacionado com o aumento das receitas em maior proporção que os custos. A redução significativa nos dos fluxos das atividades de financiamento deve-se ao facto de terem sido recebidos, em 2022, montantes relacionados com o apoio estatal aprovado pela CE para o Grupo SATA, via SATA Air Açores, que não se voltaram a repetir em 2023. Em sentido contrário, a Empresa, face ao excedente de *cash* operacional gerado no ano, procurou reduzir o seu passivo, não só através de pagamentos de locações contratualizadas, como também com amortização de dívida intragrupo.

#### 1.4.3 Impacto da pandemia e do Plano de Reestruturação Aprovado nas principais estimativas

A pandemia COVID-19, que resultou na elaboração e aprovação do Plano de Reestruturação, tem impacto em algumas das principais estimativas do Conselho de Administração, conforme abaixo.

É entendimento do Conselho de Administração da Empresa que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2023, encontra-se refletida nas projeções incluídas no Plano de Reestruturação Aprovado, as quais foram aprovadas pelo Conselho de Administração da Azores Airlines 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 Azores Airlines não implemente de forma bem-sucedida o seu atual plano de frota e rotas e de eficiências de custos, os resultados da Azores Airlines podem ser negativamente impactados no futuro, o que pode gerar alterações significativas nas estimativas a utilizar no futuro.

### **Provisão para reestruturação (Notas 16 e 27)**

A Empresa registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades a incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2020, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Foi ainda registada uma responsabilidade com os acordos de saída antecipada sob forma de reforma antecipada e pré-reforma, assumindo assim um valor total de responsabilidades de cerca de 6 milhões de euros, registado em gastos de reestruturação. Em 2021, 2022 e 2023, verificaram-se utilizações da provisão, bem como o reforço das responsabilidades com benefícios pós-emprego, através da formalização de entradas no programa de pré-reformas, reaberto em 2022 para adesões a partir de 2023. As responsabilidades presentes na posição financeira em 31 de dezembro de 2023, resultantes de medidas de reestruturação, totalizam cerca de 11,2 milhões de euros, sendo 11 milhões de euros relativos a obrigações de benefícios de reforma e outros (Nota 27) e 166 milhares de euros relativos a rescisões por mútuo acordo (Nota 16).

### **Perdas por imparidade de ativos não correntes – Frota aérea**

Em 31 de dezembro de 2023, o total de ativos, não correntes, relacionados com a frota aérea, sujeitos a testes de imparidade nos termos da IAS 36, sempre que existam indícios de imparidade, ascende a 122,3 milhões de euros.

O valor recuperável dos referidos ativos é 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 Azores Airlines, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. O Plano de Reestruturação Aprovado, que contém um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e o nível de atividade e performance operacional da Empresa, e que se enquadram na conjuntura atual e nos seus impactos na atividade do transporte aéreo, esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração da Azores Airlines em 31 de dezembro de 2023.

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

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

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção, que são registadas como ativo, tendo resultado numa reversão de perdas por imparidade de 3,6 milhões de euros sobretudo fruto da extensão contratual associada a 2 aeronaves A321 NEO (Nota 9).

## Impostos Diferidos (Nota 8)

A Azores Airlines reconhece os impostos diferidos nos termos da IAS 12, procedendo ao registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais sempre que seja possível aferir sobre a sua recuperabilidade nos termos legais.

Em resultado da pandemia COVID-19, em junho de 2020 foram aprovadas um conjunto de alterações à legislação fiscal no âmbito do Plano de Estabilização Económica e Social, nomeadamente no que respeita ao prazo de caducidade e percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021, bem como o aumento do prazo de caducidade para mais 2 anos referentes aos prejuízos fiscais gerados antes de 2020.

O Orçamento de Estado aprovado para 2023, colocou fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduz o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 mantém-se.

Tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado, em 31 de dezembro de 2023, a Azores Airlines tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017, correspondentes a impostos diferidos no montante de 14,4 milhões de euros, e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais no período 2024 – 2025, conforme incluído no Plano de Reestruturação Aprovado e nas projeções de lucros fiscais aprovadas pelo Conselho de Administração da Empresa para os períodos remanescentes.

Considerando os pressupostos referidos, é expetável a recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2023 num período de 15 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITDA de 1,52% ao ano. Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 19,9 milhões de euros dos prejuízos fiscais gerados em 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 245 milhões de euros de prejuízos fiscais gerados nos anos de 2018 a 2023.

Importa salientar que eventuais desvios futuros desfavoráveis entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem alterar significativamente o valor do registo dos impostos diferidos ativos do Grupo.

### 1.4.4 Continuidade das operações

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

As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

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

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra influenciada por (i) capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia (iii) conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding para prestações de capital no montante estimado de 160 milhões de euros, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA e (iv) concretização do processo de privatização da Empresa.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade da Empresa em manter a continuidade das suas operações.

O Conselho de Administração não considera que os cenários mais pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade das operações. Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Empresa se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

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

## 1.5 Evolução critérios de ESG

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

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

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

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

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

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

Ao nível do "E", o Grupo SATA tem em curso uma ferramenta de compensação voluntária de emissões de CO2 designado por ICOP (IATA Carbon Offset Program). Todos os passageiros que efetuem viagens na Azores Airlines e na SATA Air Açores poderão participar voluntariamente na compensação das emissões de carbono produzidas durante sua viagem. No ato de reserva, através de uma contribuição voluntária que se encontra indexada às milhas percorridas, assim como à classe em que viajam, os passageiros podem optar por apoiar o projeto "Ecofiltro Guatemala Improved Stoves and Water Purification", certificado pela IATA (International Air Transport Association) e alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODS).

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

## 2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

### 2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela Azores Airlines de acordo com as - *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB - *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2023. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por "IFRS".

Na preparação das demonstrações financeiras, a Azores Airlines 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 Azores Airlines, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor

informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para a análise das demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

Os valores apresentados, salvo indicação em contrário, são expressos em euros.

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

### Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória a 31 de dezembro de 2023

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

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

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Divulgação de políticas contabilísticas	Requisito de divulgação de políticas contabilísticas “materiais”, em detrimento de políticas contabilísticas “significativas”	1 de janeiro de 2023
IAS 8 – Divulgação de estimativas contabilísticas	Definição de estimativa contabilística. Clarificação quanto à distinção entre alterações de políticas contabilísticas e alterações de estimativas contabilísticas	1 de janeiro de 2023
IFRS 17 – Contratos de seguro	Nova contabilização para os contratos de seguro, contratos de resseguro e contratos de investimento com características de participação discricionária nos resultados, em termos de agregação, reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação	1 de janeiro de 2023
IFRS 17 – Aplicação inicial da IFRS 17 e IFRS 9 - Informação Comparativa	Esta alteração permite evitar desfasamentos contabilísticos temporários entre ativos financeiros e passivos de contratos de seguro na informação comparativa apresentada, na aplicação da IFRS 17 pela primeira vez. Esta alteração permite a aplicação de um “overlay” na classificação de um ativo financeiro, para o qual a entidade não atualize as informações comparativas do IFRS 9	1 de janeiro de 2023
IAS 12 - Imposto diferido relacionado com ativos e passivos associados a uma única transação	Exigência de reconhecimento de imposto diferido sobre o registo de ativos sob direito de uso/ passivo da locação e provisões para desmantelamento / ativo relacionado, quando o seu reconhecimento inicial simultâneo dê lugar a valores iguais de diferenças temporárias tributáveis e diferenças temporárias dedutíveis, por não serem relevantes para efeitos fiscais	1 de janeiro de 2023
IAS 12 – Reforma da tributação internacional – Regras do modelo Pilar Dois	Introdução de uma exceção temporária aos requisitos de reconhecimento e divulgação de informação sobre impostos diferidos ativos e passivos relacionados com os impostos sobre o rendimento do modelo Pilar Dois. Exigências de divulgação direcionadas para as entidades afetadas (entidades pertencentes a grupos multinacionais que tenham réditos consolidados de €750 milhões em pelo menos dois dos últimos quatro anos)	Imediatamente ou 1 de janeiro de 2023

\* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Classificação de passivos como não correntes e correntes e Passivos não correntes com “covenants”	Classificação de um passivo como corrente ou não corrente, em função do direito que uma entidade tem de diferir o seu pagamento para além de 12 meses, após a data de relato, quando sujeito a “covenants”	1 de janeiro de 2024
IFRS 16 – Passivos de locação em transações de venda e relocação	Requisitos de contabilização de transações de venda e relocação após a data da transação, quando alguns ou todos os pagamentos da locação são variáveis	1 de janeiro de 2024

\* Exercícios iniciados em ou após

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

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

\* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2023, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2023. Relativamente às novas normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras da Empresa.

## 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2022, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente comparáveis.

## 3. Principais políticas contabilísticas

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

### 3.1 Conversão cambial

#### i) Moeda funcional e de apresentação

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

#### ii) Transações e saldos

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

### iii) Taxas de câmbio utilizadas

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

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

Fonte: Banco de Portugal

## 3.2 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>
<b><u>Frota Aérea</u></b>	
Motores	4 anos
Hélices	10 anos
Trens aterragem	10 anos
Sobressalentes	6 anos
<b><u>Restantes ativos</u></b>	
Edifícios e outras construções	50 anos
Equipamento básico	Entre 5 a 12 anos
Equipamento de transporte	Entre 5 a 7 anos
Ferramentas	Entre 5 a 12 anos
Equipamento administrativo	Entre 4 a 10 anos
Outras ativos tangíveis	Entre 3 a 20 anos

O valor a alocar a cada componente é estimado com base no custo a incorrer na grande manutenção, sendo a vida útil acima 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 Azores Airlines 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.

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 Ativos Intangíveis**

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

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

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

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

### 3.4 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

A reversão das perdas por imparidade é reconhecida, na demonstração de resultados, 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.

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, a Azores Airlines apenas tem ativos financeiros medidos ao custo amortizado, classificados como clientes, outras contas a receber e caixa e equivalentes de caixa.

### 3.5 Ativos financeiros

#### Classificação

A Azores Airlines 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.

### **Imparidade de ativos financeiros**

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

Para os restantes instrumentos financeiros onde não é adotada a abordagem simplificada referida, a Azores Airlines reconhece imparidades esperadas *lifetime* quando existe um aumento significativo do

respetivo risco de crédito após o reconhecimento inicial. Contudo, e nomeadamente no que respeita a contas a receber de partes relacionadas, se não ocorrer qualquer aumento do risco de crédito do respetivo instrumento financeiro, a Azores Airlines mensura a perda por imparidade daquele instrumento por um montante equivalente às perdas esperadas no período de doze meses (“*12 months expected credit losses*”).

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

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

#### Outros ativos financeiros

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

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

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

#### **Desreconhecimento de ativos financeiros**

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

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

#### **Contabilidade de cobertura**

Para existir contabilidade de cobertura é necessário que sejam cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:

- À data de início da transação a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura;
- Existe um alinhamento da relação de cobertura com a estratégia de gestão de risco e objetivos de gestão;

- A eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação;
- Existe uma relação económica (50%) entre o item coberto e o instrumento de cobertura; e
- O risco de variação de valor não é função, maioritariamente, do risco de crédito.

A partir de 1 de janeiro de 2022, a Azores Airlines designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação. É esperado que exista uma relação económica entre i) o instrumento de cobertura, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente pagamento de rendas em USD, e ii) o item coberto, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente vendas denominadas em USD. Assim, quando o item coberto variar num sentido, o instrumento de cobertura variará no sentido oposto.

### 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 aquisição<sup>8</sup>, o qual inclui todas as despesas diretas suportadas com a compra. Subsequentemente, os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o valor líquido de realização<sup>9</sup>.

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.

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

### 3.8 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 Azores Airlines 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.

### 3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

### 3.10 Capital social

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 Passivos financeiros

#### **Classificação**

Os Passivos financeiros são classificados em duas categorias:

- (i) Passivos financeiros ao justo valor através dos resultados;
- (ii) Passivos financeiros ao custo amortizado.

Os passivos financeiros são inicialmente mensurados ao justo valor deduzido dos custos de transação diretamente atribuíveis à emissão do passivo financeiro, quando este não é mensurado ao justo valor através dos resultados.

Subsequentemente, todos os passivos são mensurados ao custo amortizado, com exceção dos instrumentos financeiros derivados que são mensurados ao justo valor.

Os passivos financeiros ao custo amortizado são mensurados de acordo com a taxa de juro efetiva, e incluem os empréstimos obtidos, fornecedores e outras contas a pagar.

### **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.

### **Desreconhecimento de passivos financeiros**

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

A diferença entre a quantia escriturada do passivo financeiro desreconhecido e a contraprestação paga ou a pagar é reconhecida na demonstração dos resultados.

De igual forma, a Empresa regista as modificações substanciais nos termos de uma responsabilidade existente, ou em parte dela, como uma extinção do passivo financeiro original e o reconhecimento de um novo passivo financeiro. Assume-se que os termos são substancialmente diferentes se o valor atual dos fluxos de caixa do passivo financeiro renegociado, incluindo quaisquer comissões pagas líquidas de quaisquer comissões recebidas, descontados utilizando a taxa de juro efetiva original é pelo menos 10 por cento divergente do valor atual dos fluxos de caixa remanescentes do passivo financeiro original.

Caso a modificação não seja substancial, a diferença entre: (i) a quantia escriturada do passivo antes da modificação; e (ii) o valor presente dos fluxos de caixa futuros após a modificação é reconhecida na demonstração consolidada dos resultados como um ganho ou perda da modificação.

### **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 Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 entre os 55 e 60 anos.

No caso de reformas antecipadas, a Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 de gastos de reestruturação.

### **3.16 Subsídios e apoios do Governo**

A Azores Airlines 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 2023 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves no montante de 27 milhões de euros (Nota 17).

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 relacionadas com um ativo em regime de locação, os gastos subjacentes são incluídos no ativo por direito de uso.

Os ativos por direito de uso são depreciados pelo menor período entre o prazo da locação e a vida útil do ativo subjacente. Se uma locação transferir a propriedade do ativo subjacente ou a Empresa espera

exercer uma opção de compra, o ativo por direito de uso relacionado é depreciado durante a vida útil do ativo subjacente. A depreciação inicia-se na data de início da locação. Os ativos por direito de uso são apresentados na demonstração da posição financeira na rubrica de ativos fixos tangíveis.

A Empresa aplica a IAS 36 para determinar se um ativo por direito de uso se encontra em imparidade e contabiliza qualquer perda por imparidade identificada, conforme descrito na Nota 3.4.

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

### **3.18 Especialização dos exercícios**

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

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

### **3.19 Rédito**

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

### **Transporte aéreo**

O valor da venda do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de documentos pendentes de voo. Quando o transporte é efetuado ou o bilhete caduca, o valor da venda é transferido desta rubrica para rendimentos do exercício ou para uma conta a pagar consoante o transporte tenha sido: i) efetuado pela Empresa ou a bilhete caduca sem direito a reembolso, ii) efetuado por outra transportadora aérea ou 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 rubrica de documentos pendentes de voo, de forma a corrigir os saldos dos bilhetes vendidos a fim de verificar os que já foram voados ou os cupões que perderam a validade, não podendo, portanto, ser voados ou reembolsados.

As comissões, atribuídas a entidades terceiras pela Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 Azores Airlines procede ao reconhecimento do diferimento do rédito estimado com a correspondente atribuição das milhas. A valorização das milhas é determinada usando o “*stand-alone price*”, que se baseia no valor médio equivalente do bilhete considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses. O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

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

### 3.20 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

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

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

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

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

### 3.21 Eventos subsequentes

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

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

## 4 Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

### i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da Azores Airlines 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 Azores Airlines opera, uma parte significativa encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jet fuel*, locações e/ou manutenções de aeronaves.

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

As rubricas de custos da Empresa são, na sua grande maioria, dependentes do euro e do dólar, tendo as restantes divisas, uma expressão reduzida. O dólar é a moeda de referência no sector da aviação e abrange *inputs* tão importantes e diversos como combustível, locação de aeronaves, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, taxas de navegação e aeroportuárias em muitas das áreas geográficas em que a Empresa opera. No caso concreto dos combustíveis, mesmo em contratos objeto de faturação e liquidação em euros, designadamente no mercado português, o cálculo dos valores a cobrar é indexado, e estabelecido por referência, à cotação do dólar face ao euro, constituindo o gasto com combustível uma exposição quase integral ao dólar, na qual se excetuam apenas determinadas taxas e comissões comerciais.

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

Conforme referido na Nota 5.11, a partir de 1 de janeiro de 2022, a Empresa designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma

parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

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

	2023			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	488 061	484 417	39 085	1 011 562
Clientes	16 129 832	13 321 552	863 247	30 314 632
Outras contas a receber	38 492 938	1 662 762	351 470	40 507 170
	<b>55 110 831</b>	<b>15 468 731</b>	<b>1 253 802</b>	<b>71 833 365</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Passivos com obrigações contratuais	113 514 552	-	-	113 514 552
Fornecedores	7 600 711	829 282	56 525	8 486 517
Outras contas a pagar	3 960 204	124 495	3 908	4 088 607
Provisões	6 859 093	-	-	6 859 093
	<b>131 934 561</b>	<b>953 777</b>	<b>60 433</b>	<b>132 948 770</b>
	2022			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	104 830	783 775	68 191	956 797
Clientes	14 005 888	9 211 862	8 090 634	31 308 383
Outras contas a receber	21 931 135	587 732	659 784	23 178 651
	<b>36 041 852</b>	<b>10 583 369</b>	<b>8 818 609</b>	<b>55 443 831</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Passivos com obrigações contratuais	93 531 197	-	-	93 531 197
Fornecedores	8 072 203	469 473	13 258	8 554 934
Outras contas a pagar	166 969	2 359	3 510	172 838
Provisões	9 224 100	-	-	9 224 100
	<b>110 994 469</b>	<b>471 831</b>	<b>16 768</b>	<b>111 483 068</b>

No exercício de 2023 foram reconhecidos ganhos cambiais líquidos de 1,6 milhões de euros, dos quais 3,5 milhões de euros na demonstração do rendimento integral, incluindo o efeito positivo relativo ao impacto da desvalorização do USD nos passivos registados, nomeadamente das rendas futuras afetas a locação de aeronaves.

O impacto da atualização cambial das vendas cobertas no montante de 3,5 milhões de euros foi registado na rubrica de outras reservas (Nota 15).

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

Em 31 de dezembro de 2023, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos capitais próprios de cerca de 6,1 milhões de euros (2022:3,3 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 Azores Airlines 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 2023 ou 2022, 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 Azores Airlines, pois trata-se de um sistema de cobrança integrado, com calendário próprio e controlado pela IATA que reporta a todos os inscritos e penaliza os incumprimentos.

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

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível (“*on demand*”); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de incumprimento é próxima de 0%, 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 Azores Airlines aplica a abordagem geral do modelo de imparidade.

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

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a exposição da Azores Airlines por notação de risco de crédito face a caixa e equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

<b>Notação de rating</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>Fonte</b>
A-	455 739	2 892 741	<i>Fitch Ratings</i>
AA-	178 590	13 750	<i>Fitch Ratings</i>
A1	36 549	430 574	<i>Moody's</i>
BBB +	407 218	156 574	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	12 919	20 458	<i>Fitch Ratings</i>
BBB -	252 070	543 173	<i>Fitch Ratings</i>
BB	-	3 859 673	<i>Fitch Ratings</i>
B	-	501 248	<i>Fitch Ratings</i>
BA1	2 570	5 552	<i>Moody's</i>
BA2	75 568	119 757	<i>Moody's</i>
Sem rating atribuído	26 938	703 163	
	<b>1 448 161</b>	<b>9 246 663</b>	

### iii. Risco de liquidez

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

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

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

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da Azores Airlines encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.5.

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

	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 1 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2023</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	16 224 578	110 862	-
Passivos com obrigações contratuais	30 488 686	94 743 563	7 031 605
Fornecedores	27 891 749	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	205 249 378	-	182 016 450
	<b>279 854 391</b>	<b>94 854 425</b>	<b>189 048 056</b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	467 192	559 086	-
Passivos com obrigações contratuais	28 666 049	67 887 609	15 966 699
Fornecedores	22 650 500	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	111 117 838	-	285 343 763
	<b>162 901 579</b>	<b>68 446 695</b>	<b>301 310 462</b>

#### iv. Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro variáveis. A Empresa apresenta um baixo nível de exposição ao risco de taxa de juro, uma vez que o recurso a financiamentos bancários é também reduzido.

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

<b>Capital em dívida</b>	<b>Spread</b>	<b>Indexante</b>	<b>Data de repricing</b>
547 762	1,75%	Euribor 6M	23/03/2024
9 309 818	1,35%	Euribor 3M	-
6 393 111	1,25%	Euribor 3M	-
<b>16 250 692</b>			

Considera-se que o justo valor destes empréstimos está alinhado com o seu valor contabilístico uma vez que as taxas de juro estão dentro dos valores percentuais obtidos pela Azores Airlines.

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

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

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 17.

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

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2023, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 100 milhares de euros (2022: 10 milhares de euros).

#### V. Risco de preço de combustível

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

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

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

#### VI. Risco de mercado

A Empresa encontra-se exposta a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

Relativamente à atividade de transporte aéreo, diversos mercados contribuíram significativamente para o crescimento global das vendas e receitas em 2023, com ênfase nos mercados Norte Americano e Português.

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

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

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

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

Estas alterações deverão ser contextualizadas no Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia, o qual estabelece todos os pressupostos de receitas e custos, incluindo os de rede e frota.

Caso a realidade divirja significativamente deste Plano nomeadamente ao nível de serviço e vendas, ou caso a Empresa não implemente de forma bem-sucedida o seu atual plano de frota, as receitas e resultados da Azores Airlines podem ser negativamente impactados no futuro.

## **VII. Gestão do risco de capital**

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

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

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, essencialmente aeronaves, fruto da IFRS 16. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se tratam de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem, no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco.

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

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

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

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

### **5.1 Provisões (Nota 16)**

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 Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 16)

A Azores Airlines 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 Azores Airlines 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.

Em 2023, foi registada uma redução líquida da provisão para *redelivery*, para fazer face a encargos com o *phase-out* de equipamentos usados com obrigações contratuais, em cerca de 2,1 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*.

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

Uma alteração no principal pressuposto utilizado (valor da estimativa futura de manutenção) em 10% originaria um incremento de 444 milhares de euros em gastos de depreciação e 43 milhares de euros em gastos financeiros, a reconhecer nos resultados do exercício.

## 5.3 Provisão para Reestruturação (Notas 16 e 27)

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. Em 2022, com a reabertura

do programa de pré-reformas, a Azores Airlines registou um aumento das responsabilidades com estes benefícios, para colaboradores que vão entrar na pré-reforma em 2023, tendo transferido o montante de 1,1 milhões de euros da provisão para reestruturação para obrigações de benefícios de reforma. Já em 2023 foi reforçada a provisão criada para o efeito em 228 milhares 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 Imparidade de clientes e contas a receber (Notas 9 e 12)**

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.

#### **5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 22)**

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

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

Um aumento de 10 p.p à taxa de antecipação de receita aplicada aos bilhetes caducados sobre os quais, historicamente, não resultam em reembolsos ou reemissões, originaria um incremento de receitas no montante 634 milhares de euros, a reconhecer nos resultados do exercício.

#### **5.7 Impostos diferidos (Nota 8)**

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

### 5.8 Locações (Nota 6 e 17)

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.

### 5.9 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 Azores Airlines 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 com base 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.

### 5.10 Recuperabilidade dos ativos não correntes – Frota Aérea (Notas 6 e 9)

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

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

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

Considerando a incerteza quanto ao valor recuperável do valor líquido contabilístico dos ativos não correntes 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.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado numa reversão de perdas por imparidade

reconhecidas em anos anteriores, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 3,6 milhões de euros.

#### **5.11 Hedging cambial (Nota 15)**

De acordo com a política de gestão do risco financeiro, a partir de 1 de janeiro de 2022, a Azores Airlines designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

Considera-se que a transação futura é altamente provável uma vez que a Empresa tem como objetivo a cobertura do risco de variação dos fluxos de caixa com a venda de bilhetes, cuja tarifa é determinada em USD, decorrente do desenvolvimento da sua atividade. Historicamente, à exceção do período pandémico, mais de 50% das vendas têm sido efetuadas em geografias cuja moeda em que a tarifa é determinada é o USD.

Para efeitos de determinação da estimativa de vendas altamente prováveis considerou-se um horizonte temporal de 5 anos, tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado.

Em 31 de dezembro de 2023 a percentagem de cobertura determinada ascende a 89%, 73% em 2022, sendo que uma alteração de 5 p.p nesta percentagem teria um impacto no montante de, aproximadamente, 194 milhares de euros nos resultados financeiros da Empresa.

## 6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 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 fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
<b>1 de janeiro de 2023</b>								
Custo de aquisição	1 972 175	181 421 113	164 929	209 662	1 212 408	780 587	1 461 839	187 222 714
Imparidade acumulada	-	(1 037 974)	-	-	-	-	-	(1 037 974)
Depreciações acumuladas	(1 376 591)	(86 837 616)	(162 197)	(199 054)	(1 178 228)	(777 271)	-	(90 530 957)
<b>Valor líquido</b>	<b>595 585</b>	<b>93 545 523</b>	<b>2 733</b>	<b>10 608</b>	<b>34 180</b>	<b>3 316</b>	<b>1 461 839</b>	<b>95 653 783</b>
<b>Movimento de 2023</b>								
Adições	42 976	27 978 837	-	19 970	121 643	303 327	2 503 359	30 970 112
Renegociações	-	27 040 286	-	-	-	-	-	27 040 286
Transferências, abates e regularizações	-	780 603	(20 881)	-	(1 049)	-	(1 458 414)	(699 741)
Imparidade - Transferências e abates	-	108 348	-	-	-	-	-	108 348
Depreciação - exercício	(254 916)	(29 836 336)	(249)	(8 348)	(101 204)	(52 632)	-	(30 253 686)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	-	18 397	-	1 048	-	-	19 445
	<b>(211 940)</b>	<b>26 071 738</b>	<b>(2 733)</b>	<b>11 622</b>	<b>20 439</b>	<b>250 695</b>	<b>1 044 944</b>	<b>27 184 765</b>
<b>31 de dezembro 2023</b>								
Custo de aquisição	2 015 151	237 220 840	144 048	229 632	1 333 003	1 083 914	2 506 783	244 533 371
Imparidade acumulada	-	(929 626)	-	-	-	-	-	(929 626)
Depreciações acumuladas	(1 631 507)	(116 673 953)	(144 048)	(207 402)	(1 278 384)	(829 903)	-	(120 765 198)
<b>Valor líquido</b>	<b>383 644</b>	<b>119 617 261</b>	<b>-</b>	<b>22 230</b>	<b>54 619</b>	<b>254 011</b>	<b>2 506 783</b>	<b>122 838 548</b>

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

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
<b>1 de janeiro de 2022</b>								
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)
<b>Valor líquido</b>	<b>785 643</b>	<b>111 937 502</b>	<b>7 606</b>	<b>18 338</b>	<b>29 969</b>	<b>-</b>	<b>3 029 465</b>	<b>115 808 522</b>
<b>Movimento de 2022</b>								
Adições	-	10 416 355	-	16 320	89 412	6 220	1 461 839	11 990 146
Renegociações	61 458	(6 254 149)	-	-	-	-	-	(6 192 691)
Transferências, abates e regularizações	-	3 025 357	-	-	(38 141)	-	(3 029 465)	(42 249)
Imparidade -Transferências e abates	-	4 108	-	-	-	-	-	4 108
Depreciação - exercício	(251 516)	(25 583 650)	(4 873)	(24 050)	(85 201)	(1 162)	-	(25 950 452)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	-	-	-	38 141	(1 742)	-	36 399
	<b>(190 058)</b>	<b>(18 391 979)</b>	<b>(4 873)</b>	<b>(7 730)</b>	<b>4 211</b>	<b>3 316</b>	<b>(1 567 626)</b>	<b>(20 154 739)</b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>								
Custo de aquisição	1 972 175	181 421 113	164 929	209 662	1 212 408	780 587	1 461 839	187 222 714
Imparidade acumulada	-	(1 037 974)	-	-	-	-	-	(1 037 974)
Depreciações acumuladas	(1 376 591)	(86 837 616)	(162 197)	(199 054)	(1 178 228)	(777 271)	-	(90 530 957)
<b>Valor líquido</b>	<b>595 585</b>	<b>93 545 523</b>	<b>2 733</b>	<b>10 608</b>	<b>34 180</b>	<b>3 316</b>	<b>1 461 839</b>	<b>95 653 783</b>

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o movimento ocorrido nas rubricas de edifícios e outras construções e equipamento básico, relacionado com locações sob forma de direito de uso, detalha-se como segue:

	<b>Edifícios e outras construções</b>	<b>Leasing de Aeronaves</b>	<b>Redelivery e Manutenções</b>	<b>Manutenções em curso</b>	<b>Total</b>
<b>1 de janeiro de 2023</b>					
Custo de aquisição	1 534 652	147 933 565	31 202 577	1 458 414	182 129 209
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(939 065)	(70 406 334)	(14 656 824)	-	(86 002 223)
<b>Valor líquido</b>	<b>595 587</b>	<b>77 527 232</b>	<b>16 018 288</b>	<b>1 458 414</b>	<b>95 599 521</b>
<b>Movimento de 2023</b>					
Adições	42 976	19 018 297	8 923 578	2 499 716	30 484 567
Renegociações	-	27 040 286	-	-	27 040 286
Transferências, abates e regularizações	-	-	889 490	(1 458 414)	(568 925)
Depreciação - exercício	(254 916)	(21 000 552)	(8 823 863)	-	(30 079 332)
	<b>(211 940)</b>	<b>25 058 031</b>	<b>989 204</b>	<b>1 041 302</b>	<b>26 876 596</b>
<b>31 de dezembro 2023</b>					
Custo de aquisição	1 577 628	193 992 149	41 015 645	2 499 716	239 085 138
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(1 193 982)	(91 406 886)	(23 480 688)	-	(116 081 555)
<b>Valor líquido</b>	<b>383 647</b>	<b>102 585 263</b>	<b>17 007 492</b>	<b>2 499 716</b>	<b>122 476 117</b>
<b>1 de janeiro de 2022</b>					
Custo de aquisição	1 473 194	154 187 714	17 759 454	3 029 465	176 449 828
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(687 549)	(50 478 627)	(9 003 366)	-	(60 169 542)
<b>Valor líquido</b>	<b>785 645</b>	<b>103 709 088</b>	<b>8 228 623</b>	<b>3 029 465</b>	<b>115 752 820</b>
<b>Movimento de 2022</b>					
Adições	-	-	10 413 658	1 458 414	11 872 072
Renegociações	61 458	(6 254 149)	-	-	(6 192 691)
Transferências, abates e regularizações	-	-	3 029 465	(3 029 465)	-
Depreciação - exercício	(251 516)	(19 927 707)	(5 653 458)	-	(25 832 681)
	<b>(190 058)</b>	<b>(26 181 856)</b>	<b>7 789 665</b>	<b>(1 571 051)</b>	<b>(20 153 300)</b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>					
Custo de aquisição	1 534 652	147 933 565	31 202 577	1 458 414	182 129 209
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(939 065)	(70 406 334)	(14 656 824)	-	(86 002 223)
<b>Valor líquido</b>	<b>595 587</b>	<b>77 527 232</b>	<b>16 018 288</b>	<b>1 458 414</b>	<b>95 599 521</b>

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 30.485 milhares euros respeitam, maioritariamente, a: i) aquisição de uma aeronave A320 NEO, em regime de locação, no montante de cerca de 19.018 milhares de euros, ii) capitalização de manutenções estruturais, nomeadamente, duas C-Check, uma na aeronave CS-TKK, no valor total de 3.094 milhares de euros (iniciada em 2022) e outra na aeronave CS-TKP no valor de 1.810 milhares de euros iii) capitalização de uma manutenção sobre os trens da aeronave CS-TKP no valor total de 509 mil euros (iniciada ainda em 2022) e iv) capitalização de reparações sobre os motores das aeronaves A320 no valor total de 1.319 milhares de euros (iniciada em 2022).

A rubrica dos ativos em curso inclui, essencialmente, manutenções que se encontram em curso à data de relato, nomeadamente i) uma manutenção sobre um trem de aterragem no valor de 213 milhares de euros referente da aeronave CS-TKQ, ii) uma intervenção na estrutura da aeronave CS-TSF (C-Check) no montante de 886 milhares de euros, iii) um APU de reserva no valor de 814 milhares de euros e iv) reparações sobre componentes significativos dos motores do CS-TKQ, no montante de 554 milhares de euros.

Durante o exercício de 2023, as capitalizações reconhecidas em equipamento básico originaram um aumento nos custos com depreciações no montante de 2.525 milhares de euros, face ao ano anterior.

As renegociações reconhecidas como equipamento básico correspondem ao impacto da extensão contratual de 5 aeronaves, no decorrer do ano de 2023, nomeadamente 23.287 milhares de euros referente aos aviões A321 NEO e 3.753 milhares de euros dos aviões A320.

As transferências, abates e regularizações de ativos por direito de uso, respeitam essencialmente à transferência de custos associados a manutenções estruturais iniciadas em 2022 e terminadas em 2023, nomeadamente uma C-Check na aeronave CS-TKK, no montante de 477 milhares de euros, intervenções nos motores das aeronaves CS-TKK e CS-TKP, no montante de 723 milhares de euros, e a manutenção do trem do CS-TKP, no montante de 258 milhares de euros. Adicionalmente, verificou-se uma redução da provisão para *redelivery* decorrente de extensões contratuais da frota (Ver Nota 16).

No ano de 2022, as adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 14.903 milhares euros respeitam, maioritariamente, a: i) capitalização de manutenções estruturais sobre os dois reatores da aeronave CS-TKP, no valor total de 6.630 milhares de euros e 5.269 milhares de euros, respetivamente, ii) capitalização de manutenções estruturais sobre a estrutura das aeronaves CS-TKQ e CS-TSH no montante de 858 milhares de euros, e iii) capitalização da manutenção estrutural sobre o APU da aeronave CS-TKP no montante de 393 milhares de euros.

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

### **Imparidade**

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

Para este efeito, o valor recuperável dos referidos ativos foi apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da Azores Airlines, 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, o mesmo esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pela Administração da Azores Airlines em 31 de dezembro de 2023.

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

Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa procedeu ao cálculo da quantia recuperável dos ativos do transporte aéreo, essencialmente decorrentes da frota, no valor de 122,3 milhões de euros, através da determinação do valor de uso alocado à unidade geradora de caixa definida do Transporte Aéreo, de acordo com o método dos fluxos de caixa descontados. Tendo em consideração situação atual inerente ao processo de privatização da Empresa (Nota 1), o mesmo não teve impacto para efeitos da quantia recuperável dos referidos ativos nos termos as IAS 16.

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

**31 de dezembro de 2023**

Taxa de desconto (WACC)*	10,1%
Crescimento da perpetuidade (g)	1,0%
Taxa de imposto	22,0%

\* Taxa de desconto líquida de impostos

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

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

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

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

Salientamos ainda que o EBITDA obtido pela Empresa no exercício de 2023 encontra-se em linha com o projetado no Plano de Reestruturação Aprovado, para o mesmo exercício.

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

## 7. Ativos intangíveis

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

	<u>Programas computador</u>	<u>Outros Ativos Intangíveis</u>	<u>Total</u>
<b>A 1 de janeiro de 2023</b>			
Custo de aquisição	316 723	97 641	414 364
Amortizações acumuladas	<u>(316 723)</u>	<u>(97 641)</u>	<u>(414 364)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>
Adições	194 861	-	194 861
Alienações	-	-	-
Transferências e abates	-	-	-
Amortização - exercício	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<b><u>194 861</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>194 861</u></b>
<b>31 de dezembro de 2023</b>			
Custo de aquisição	511 584	97 641	609 225
Amortizações acumuladas	<u>(316 723)</u>	<u>(97 641)</u>	<u>(414 364)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>194 861</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>194 861</u></b>

As adições verificadas em 2023 respeitam à capitalização de custos incorridos com aplicações informáticas desenvolvidas internamente para apoio à atividade desenvolvida.

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

## 8. Ativos e passivos por impostos diferidos

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

A taxa de imposto utilizada para o apuramento dos impostos diferidos ativos, no ano de 2023 e 2022, foi de 14,7%.

### Ativos por impostos diferidos

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

	<b>Provisões</b>	<b>Prejuízos fiscais</b>	<b>Outros</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2023</b>	-	<b>13 271 602</b>	-	<b>13 271 602</b>
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	1 107 473	-	1 107 473
<b>Movimento do exercício</b>	-	<b>1 107 473</b>	-	<b>1 107 473</b>
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>	-	<b>14 379 075</b>	-	<b>14 379 075</b>

	<b>Provisões</b>	<b>Prejuízos fiscais</b>	<b>Outros</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>	<b>15 924</b>	-	<b>42 993</b>	<b>58 917</b>
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	(15 924)	13 271 602	(42 993)	13 212 685
<b>Movimento do exercício</b>	<b>(15 924)</b>	<b>13 271 602</b>	<b>(42 993)</b>	<b>13 212 685</b>
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>	-	<b>13 271 602</b>	-	<b>13 271 602</b>

### Prejuízos fiscais reportáveis

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

Na sequência da referida alteração legislativa em 2022, a Empresa considerou que existe uma maior recuperabilidade do imposto diferido ativo, tendo sido mantido o racional para o exercício de 2023.

Deste modo, em 2023, a SATA registou ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017, correspondentes a impostos diferidos no montante de 14,4 milhões de euros (2022: 13,3 milhões de euros), e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais no período 2024 – 2025, conforme incluído no Plano de Reestruturação Aprovado e nas projeções de lucros fiscais aprovadas pelo Conselho de Administração da Empresa para os períodos remanescentes.

Considerando os pressupostos referidos, é exetável a recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2023 num período de 15 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITDA de 1,52% ao ano. Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, tal como efetuado em 2022, não foram registados

ativos por impostos diferidos sobre 19,9 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais de 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 245,0 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2018 a 2023.

O detalhe dos prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023 é detalhado como segue:

<b>Exercício do prejuízo fiscal</b>	<b>Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023</b>
2014	50 980 871
2015	21 279 705
2016	10 447 283
2017	34 990 400
2018	51 450 764
2019	41 424 112
2020	64 319 907
2021	41 106 605
2022	31 842 243
2023 (Estimativa)	14 863 996
	<b>362 705 886</b>

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2024, não existem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

## 9. Outras contas a receber

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

	2023			2022		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros devedores</b>						
Reservas de manutenção recuperáveis	12 307 511	27 595 003	39 902 514	3 348 093	24 208 799	27 556 892
Depósitos de garantia - locações	604 315	6 499 026	7 103 341	-	6 327 960	6 327 960
Depósitos de segurança	3 014 652	-	3 014 652	2 512 849	-	2 512 849
Seguros	1 156 763	-	1 156 763	1 582 738	-	1 582 738
ATA - Associação Turismo dos Açores	1 136 755	-	1 136 755	1 136 580	-	1 136 580
Pessoal	635 447	-	635 447	560 216	-	560 216
IVA Intracomunitário	416 106	-	416 106	386 450	-	386 450
Outros	1 890 551	-	1 890 551	965 534	-	965 534
<b>Adiantamentos a fornecedores</b>	1 496 513	-	1 496 513	2 507 765	-	2 507 765
<b>Empresas do Grupo (Nota 34)</b>	3 480 412	-	3 480 412	1 634 713	-	1 634 713
<b>Acréscimo de proveitos</b>	434 020	-	434 020	694 613	-	694 613
<b>Imparidade de outros devedores</b>	(3 918 572)	(8 092 025)	(12 010 597)	(1 136 580)	(14 465 582)	(15 602 162)
<b>Outras contas a receber</b>	<b>22 654 473</b>	<b>26 002 004</b>	<b>48 656 477</b>	<b>14 192 971</b>	<b>16 071 177</b>	<b>30 264 148</b>

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 Azores Airlines na Europa, em anos anteriores, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total.

O aumento verificado no valor das reservas de manutenção recuperáveis, diz respeito às reservas de manutenção pagas em 2023, acrescidas de uma reversão de perdas por imparidade reconhecidas em anos anteriores de cerca de 3,6 milhões de euros, tendo em conta as extensões contratuais firmadas e a perspetiva futura da atividade operacional da Azores Airlines.

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2023, no montante de 7.103.341 euros (2022: 6.327.960 euros) compreendem os depósitos de caução entregues pela Azores Airlines como garantia dos contratos de locação de aeronaves.

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

Os valores a receber de seguros no montante de 1.156.763 euros respeitam a incidentes relacionados com a frota suportados e confirmados pelas seguradoras.

A rubrica de outros contém o montante de 1.149.461 euros respeitam a valores a receber dos *payment service providers* pelas vendas efetuadas no final de 2023.

Os acréscimos de proveitos resultam, maioritariamente, da estimativa de valores a faturar relacionados com a atividade operacional da Azores Airlines.

A rúbrica de adiantamentos a fornecedores inclui pagamentos realizado a fornecedores de natureza diversa, nomeadamente entidades gestoras aeroportuárias e seguradoras.

### Imparidade de outros devedores

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	15 602 162	11 428 667
Aumentos / reduções	(3 591 565)	4 173 495
Utilizações	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<u><b>12 010 597</b></u>	<u><b>15 602 162</b></u>

Os aumentos/reduções de imparidade de outros devedores são reconhecidos na rúbrica de imparidade de contas a receber (perdas/reversões) da demonstração de resultados pela sua totalidade.

A reversão de perdas por imparidade registadas no exercício diz respeito ao impacto das extensões contratuais firmadas em 2023 na expectativa de recuperação das reservas de manutenção, 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.

## 10. Outros ativos correntes e não correntes

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

	2023			2022		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
<b>Gastos diferidos</b>						
Depósitos de garantia - locações	22 981	1 622 404	1 645 385	1 475 771	-	1 475 771
Comissões	1 571 565	-	1 571 565	929 560	-	929 560
ACMIs	204 931	-	204 931	-	-	-
Seguros	82 384	-	82 384	334 128	-	334 128
Rendas	34 896	-	34 896	32 138	-	32 138
Manutenções	-	-	-	730 500	-	730 500
Outros	414 121	-	414 121	247 542	-	247 542
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>						
Imposto sobre o valor acrescentado	733 571	-	733 571	56 774	-	56 774
<b>Total outros ativos</b>	<b>3 064 449</b>	<b>1 622 404</b>	<b>4 686 853</b>	<b>3 806 413</b>	<b>-</b>	<b>3 806 413</b>

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. A respetiva alocação é impactada por modificações contratuais que possam ocorrer.

As comissões referem-se a montantes pagos aos agentes por bilhetes vendidos, mas ainda não voadas nem caducados, até 31 de dezembro de 2023.

Os valores relacionados com manutenções registados em 2022, respeitam a custos incorridos que aguardavam respetiva regularização no período de 2023.

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.

## 11. Inventários

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

	2023	2022
Mercadorias	124 791	122 541
Matérias primas	879 619	797 724
Imparidade de inventários	(317 932)	(207 786)
<b>Total inventários</b>	<b>686 477</b>	<b>712 479</b>

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

O custo dos inventários reconhecido, em 2023, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 1.641.794 euros (em 2022: 920.041 euros).

### Imparidade de inventários

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	207 786	207 786
Aumentos / reduções	110 147	-
Utilizações	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>317 932</u></b>	<b><u>207 786</u></b>

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

## 12. Clientes

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

	<u>2023</u>		<u>2022</u>	
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>
Clientes	53 133 292	1 490 115	41 687 886	434 287
Imparidade clientes	(779 544)	-	(2 891 220)	-
<b>Total Clientes</b>	<b><u>52 353 748</u></b>	<b><u>1 490 115</u></b>	<b><u>38 796 666</u></b>	<b><u>434 287</u></b>

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 1.490.115 euros (2022: 434.287 euros) resulta de valores de caução da American Express, *acquirer* da Azores Airlines.

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

Em 31 de dezembro de 2023, a rubrica de clientes inclui um saldo de 29.032 milhares de euros (2022: 17.642 milhares de euros) que se refere à retenção efetuada por *acquires* aquando da venda de bilhetes, a disponibilizar no momento da realização do respetivo voo,

Adicionalmente, a rubrica de clientes inclui ainda 15,7 milhões de euros de dívida de hospitais públicos e unidades de saúde da Região Autónoma dos Açores, as quais foram recebidos em janeiro de 2024 (Ver Nota 35).

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, do aumento das vendas e da atividade operacional da companhia comparativamente a 31 de dezembro de 2022.

### Imparidade de clientes

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	2 891 220	627 717
Aumentos / reduções	(1 480 281)	2 313 890
Utilizações	<u>(631 394)</u>	<u>(50 387)</u>
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>779 544</u></b>	<b><u>2 891 220</u></b>

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

A redução de perdas por imparidade verificado no corrente exercício resulta do efeito conjunto da reversão de uma imparidade reconhecida no ano anterior, no valor de 2.260 milhares de euros, através da realização de um acordo de pagamento e do reconhecimento de uma imparidade, no montante de 780 mil euros, sobre a dívida de um cliente de fretamentos, com indícios de risco de cobrabilidade.

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

### 13. Caixa e equivalentes de caixa

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Caixa	4 550	61 024
Depósitos bancários	<u>1 448 161</u>	<u>9 246 662</u>
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>1 452 711</u></b>	<b><u>9 307 686</u></b>

### 14. Capital

Em 31 de dezembro de 2023, 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 Holding. Ver Nota 1.

### 15. 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 2023 e 2022 a reserva legal não se encontra totalmente constituída, de acordo com a legislação comercial em vigor.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 a Azores Airlines registou na rubrica de outras reservas o montante de 3.457.794 euros, referente aos ganhos cambiais líquidos decorrentes da atualização cambial dos passivos de locação em USD, para as quais foi definida uma relação de cobertura com as vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos, cuja tarifa é determinada em USD, com referência a 1 de janeiro de 2022 (Nota 5.11).

Por deliberação em Assembleia Geral de Acionistas, datada de 31 de julho de 2023, a acionista SATA Holding procedeu a uma entrada em dinheiro, totalmente realizada, no montante de 26.000.000 euros sob a forma de prestações suplementares, de acordo com o Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia, conforme descrito na Nota 1.

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 as prestações suplementares ascendiam a 111.673.389 euros e 85.673.389 euros, respetivamente. O detalhe das prestações suplementares em 31 de dezembro de 2022, encontra-se divulgado nos relatórios e contas dos anos anteriores. O aumento verificado em 2023 encontra-se explicado na Nota 1.

## 16. Provisões

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

	Processos judiciais	Outros risco e encargos	Custos de <i>redelivery</i>	Custos reestruturação (Nota 27)	Total
<b>A 1 de janeiro de 2023</b>	<b>2 067 701</b>	<b>831 544</b>	<b>8 902 058</b>	<b>273 731</b>	<b>12 075 035</b>
Dotação	776 217	-	1 761 706	227 749	2 765 673
Utilização / Redução	(266 125)	(509 503)	(570 320)	(335 291)	(1 681 238)
Reversão	(165 402)	(260 163)	(3 262 653)	-	(3 688 218)
Diferenças cambiais	-	-	(202 821)	-	(202 821)
Desconto financeiro	-	-	231 124	-	231 124
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>	<b>2 412 392</b>	<b>61 878</b>	<b>6 859 093</b>	<b>166 190</b>	<b>9 499 554</b>

	<b>Processos judiciais</b>	<b>Outros riscos e encargos</b>	<b>Custos de redelivery</b>	<b>Custos reestruturação (Nota 27)</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>	<b>8 921 309</b>	<b>2 420 146</b>	<b>8 081 617</b>	<b>1 386 404</b>	<b>20 809 477</b>
Dotação	74 145	509 503	-	-	583 647
Utilização / Redução	(65 425)	(1 369 377)	-	-	(1 434 802)
Reversão	(6 862 328)	(728 728)	-	-	(7 591 056)
Transferências	-	-	-	(1 112 673)	(1 112 673)
Diferenças cambiais	-	-	575 846	-	575 846
Desconto financeiro	-	-	244 595	-	244 595
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>	<b>2 067 701</b>	<b>831 544</b>	<b>8 902 058</b>	<b>273 731</b>	<b>12 075 035</b>

### Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da Azores Airlines 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*). No seguimento deste processo, o Tribunal Federal do Canadá indeferiu o pedido de certificação do mesmo como uma ação coletiva e, apesar da referida decisão estar a ser objeto de recurso, é entendimento dos assessores legais da Empresa que a probabilidade de insucesso no processo é agora possível, mas não provável. Face a este desenvolvimento, a Empresa reverteu a provisão em 2022.

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 2023, não existem atualizações a este valor.

Em 2023 a Azores Airlines reforçou a provisão para processos judiciais em 776 milhares de euros relacionados com um conjunto de processos para os quais existe uma probabilidade de desfecho desfavorável para a Empresa.

### Outros riscos e encargos

Em resultado de uma auditoria ao reporte e pagamento de taxas aeroportuárias, cobradas nos bilhetes vendidos pela Azores Airlines, 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.

Nos anos de 2021 e 2022, referente a esta auditoria, foram efetuados pagamentos no valor de 947 milhares de euros e 1.247 milhares de euros.

No decorrer dos anos de 2022 e 2023, foi efetuada uma reversão da provisão no montante de 725 milhares de euros e 260 milhares de euros, respetivamente, relativos a períodos que, apesar de considerados no cálculo inicial, perderam a sua elegibilidade até à data de relato.

### **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 2023 foram registadas reversões no montante de 3.263 milhares de euros e reduções de 570 milhares de euros, decorrentes de extensões contratuais firmadas das quais resultaram condições de reentrega diferentes. Foram ainda reconhecidos aumentos de 1.762 milhares de euros, maioritariamente, pela reanálise dos valores a incorrer com a reentrega das aeronaves, fruto do aumento generalizado dos preços.

### **Custo de reestruturação**

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

Em 2020, foi registada uma provisão para custos de reestruturação no montante de 2.678.571 de euros, no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia (Ver Nota 1). Este valor tinha implícita a saída negociada de colaboradores. Em 2021 foram pagos a título de indemnização, por rescisão de mútuo acordo, 1.292.166 euros. Parte do restante valor foi, em 2022, transferido para responsabilidades de benefícios pós emprego (Nota 27) no âmbito do programa de pré-reformas da Azores Airlines. Em 2023, e ainda no âmbito do plano de reestruturação, foram firmados 2 novos contratos de rescisão de mútuo acordo no montante total de 227.749 euros. A 31 de dezembro de 2023 encontra-se por regularizar 166.190 euros, de acordo com as datas de pagamento constantes nos acordos.

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

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

## **17. 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:

	2023			2022		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Financiamentos	16 140 582	110 110	16 250 692	423 169	541 133	964 302
Descobertos bancários	-	-	-	5 721	-	5 721
	<b>16 140 582</b>	<b>110 110</b>	<b>16 250 692</b>	<b>428 890</b>	<b>541 133</b>	<b>970 023</b>
Acréscimo de juros	56 188	-	56 188	-	-	-
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(30 978)	-	(30 978)	-	-	-
	<b>16 165 792</b>	<b>110 110</b>	<b>16 275 902</b>	<b>428 890</b>	<b>541 133</b>	<b>970 023</b>

A 28 de novembro de 2023 foi concedido um empréstimo, na modalidade de mútuo, pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 6.393 milhares de euros, sobre os quais se vencem juros à taxa de 1,25% de *spread* + Euribor a 3 meses.

A 7 de dezembro de 2023 foi igualmente concedido um empréstimo, na modalidade de mútuo, pelo Banco BPI, S.A. (BPI) no montante de 9.310 milhares de euros, sobre os quais se vencem juros à taxa de 1,35% de *spread* + Euribor a 3 meses.

Ambos os contratos foram celebrados com uma maturidade de dois meses. À data de aprovação de contas os empréstimos já se encontram totalmente liquidados.

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:

	2023	2022
Até 1 anos	16 140 582	428 890
Entre 2 e 5 anos	110 110	541 133
	<b>16 250 692</b>	<b>970 023</b>

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 Azores Airlines regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação sobre 9 e 8 aeronaves, respetivamente.

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

	2023			2022		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	29 420 383	84 525 910	113 946 293	26 190 588	67 979 712	94 170 300
	<b>29 420 383</b>	<b>84 525 910</b>	<b>113 946 293</b>	<b>26 190 588</b>	<b>67 979 712</b>	<b>94 170 300</b>

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	30 488 686	28 666 049
Entre 1 e 5 anos	94 743 563	67 887 609
Mais de 5 anos	<u>7 031 605</u>	<u>15 966 699</u>
	132 263 855	112 520 357
Custos financeiros futuros das locações	<u>(18 317 562)</u>	<u>(18 350 057)</u>
<b>Valor atual do passivo das locações</b>	<b><u>113 946 293</u></b>	<b><u>94 170 300</u></b>

O valor atual do passivo das locações é como segue	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Até 1 ano	29 420 383	26 190 588
Entre 1 e 5 anos	78 687 229	55 039 986
Mais de 5 anos	<u>5 838 681</u>	<u>12 939 726</u>
	<b><u>113 946 293</u></b>	<b><u>94 170 300</u></b>

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

	<u>Empréstimo obtidos</u>	
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>970 023</b>	<b>9 080 094</b>
Recebimentos de empréstimos obtidos	15 702 929	4 656 693
Pagamentos de empréstimos bancários	(1 040 372)	(13 566 290)
Custos com juros (Nota 30)	94 741	225 749
Atualização cambial e outros	548 580	573 777
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>16 275 902</b>	<b>970 023</b>

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

	<u>Passivos com obrigações contratuais</u>	
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>94 170 300</b>	<b>107 863 553</b>
Aumentos de locações	19 061 273	-
Regenociações	27 040 286	(6 192 691)
Pagamentos de locações	(28 830 929)	(21 285 842)
Custos com juros (Nota 30)	7 706 972	8 508 281
Atualização cambial e outros	(5 201 610)	5 276 999
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>113 946 293</b>	<b>94 170 300</b>

## 18. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2023			2022		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros credores</b>						
Empresas do Grupo (Nota 34)	181 019 515	182 016 450	363 035 966	93 450 137	285 343 763	378 793 900
Taxas aeronáuticas	5 046 679	-	5 046 679	3 246 652	-	3 246 652
Credores diversos	1 126 123	-	1 126 123	571 110	-	571 110
Pessoal	88 810	-	88 810	99 032	-	99 032
<b>Acréscimo de gastos</b>						
Remunerações a liquidar	5 809 356	-	5 809 356	5 125 149	-	5 125 149
Outros acréscimos	10 320 720	-	10 320 720	7 212 562	-	7 212 562
<b>Outras contas a pagar</b>	<b>203 411 203</b>	<b>182 016 450</b>	<b>385 427 654</b>	<b>109 704 642</b>	<b>285 343 763</b>	<b>395 048 405</b>

A SATA Air Açores, anterior acionista única da Empresa teve acesso às verbas disponibilizadas pelo Governo Regional do Açores, de acordo com o Plano de Reestruturação Aprovado para aumento de liquidez das companhias do Grupo SATA (Nota 1).

A redução verificada nas outras contas a pagar a Empresas do Grupo, é essencialmente justificado pela maior disponibilidade da Empresa para liquidar a dívida corrente com a SATA Air Açores (Nota 34).

O valor registado em não corrente, resulta do contrato de suprimentos celebrado em 20 de dezembro de 2021 entre a SATA Air Açores e a Azores Airlines, por um prazo de 15 anos (Nota 30), e 56.828.857 euros que, atendendo ao seu carácter de permanência, assumiram a mesma forma no decorrer do ano de 2023. A este valor subtrai-se o total de 160.156.170 euros, que se encontram em processo de conversão em prestações acessórias de acordo com a reestruturação societária em curso. Ver Nota 1.

Os passivos relacionados com dívidas a empresas do Grupo SATA reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	Corrente	Não Corrente	Total
<b>Saldo em 1 de janeiro 2022</b>	<b>834 651</b>	<b>285 343 763</b>	<b>286 178 414</b>
Recebimentos	84 380 303	-	84 380 303
Juros (Nota 30)	8 235 183	-	8 235 183
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>93 450 137</b>	<b>285 343 763</b>	<b>378 793 900</b>
Pagamentos efetuados	(24 175 889)	-	(24 175 889)
Conversão dívida em suprimentos	(56 828 857)	56 828 857	-
Aumento de capital previsto - Plano de Reestruturação	160 156 170	(160 156 170)	-
Juros (Nota 30)	8 417 955	-	8 417 955
	<b>181 019 516</b>	<b>182 016 450</b>	<b>363 035 966</b>

No âmbito do processo de reestruturação societária em curso, a dívida a pagar à SATA Air Açores foi maioritariamente transferida para a SATA Holding (Nota 1).

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 2023. A variação da rubrica decorre do aumento da atividade operacional e do contínuo impacto da reposição dos cortes salariais, progressões nas carreiras e negociações de acordos de empresa verificados no ano de 2023.

O aumento da rubrica de Outros acréscimos respeita sobretudo ao aumento da atividade operacional da Empresa.

## 19. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Estado e outros entes públicos</b>		
Segurança social	1 075 569	827 941
Imposto sobre o rendimento singular	762 605	585 255
<b>Rendimentos diferidos</b>		
Operações Charter	703 958	797 502
SATA Imagine	837 003	514 337
<b>Outros diferimentos</b>	<u>-</u>	<u>165 125</u>
<b>Outros passivos correntes</b>	<b><u>3 379 136</u></b>	<b><u>2 890 160</u></b>

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

## 20. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

<u>Descrição</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Fornecedores c/c	27 741 230	22 544 388
Faturas em receção e conferência	<u>150 520</u>	<u>106 112</u>
<b>Total fornecedores</b>	<b><u>27 891 749</u></b>	<b><u>22 650 500</u></b>

O aumento da rubrica de fornecedores respeita sobretudo ao aumento da atividade operacional da Empresa.

## 21. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pagamentos por conta	(48 912)	(97 824)
Retenções na fonte	-	-
Estimativa de IRC (Nota 31)	<u>200 357</u>	<u>185 116</u>
<b>Total</b>	<b><u>151 445</u></b>	<b><u>87 292</u></b>

## 22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados (pendentes de voo) detalhe-se da seguinte forma:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Passageiros - <i>Fare</i>	32 091 184	18 127 246
Passageiros - <i>Fuel</i>	16 768 799	10 256 383
Carga	<u>627</u>	<u>-</u>
<b>Total</b>	<b><u>48 860 610</u></b>	<b><u>28 383 629</u></b>

O aumento da rúbrica de documentos pendentes de voo respeita sobretudo ao aumento significativo de vendas em 2023, comparativamente ao período homólogo.

## 23. 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 2023 e 2022:

	<u>2023</u>			
	<u>Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado</u>	<u>Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral</u>	<u>Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9</u>	<u>Total</u>
<b>Ativos</b>				
Clientes e outras contas a receber não corrente	27 492 119	-	-	27 492 119
Caixa e seus equivalentes	1 452 711	-	-	1 452 711
Clientes e outras contas a receber	<u>74 574 201</u>	<u>-</u>	<u>434 020</u>	<u>75 008 220</u>
<b>Total ativos financeiros</b>	<b><u>103 519 031</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>434 020</u></b>	<b><u>103 953 051</u></b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	110 110	-	-	110 110
Empréstimos obtidos corrente	16 165 792	-	-	16 165 792
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	84 525 910	84 525 910
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	29 420 383	29 420 383
Outras contas a pagar não corrente	182 016 450	-	-	182 016 450
Fornecedores e outras contas a pagar	<u>215 172 877</u>	<u>-</u>	<u>16 130 076</u>	<u>231 302 953</u>
<b>Total passivos financeiros</b>	<b><u>413 465 229</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>130 076 368</u></b>	<b><u>543 541 597</u></b>

	2022			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
<b>Ativos</b>				
Clientes e outras contas a receber não corrente	16 505 464	-	-	16 505 464
Caixa e seus equivalentes	9 307 686	-	-	9 307 686
Clientes e outras contas a receber	52 295 024	-	694 613	52 989 637
<b>Total ativos financeiros</b>	<b>78 108 174</b>	<b>-</b>	<b>694 613</b>	<b>78 802 787</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	541 133	-	-	541 133
Empréstimos obtidos corrente	428 890	-	-	428 890
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	67 979 712	67 979 712
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	26 190 588	26 190 588
Outras contas a pagar não corrente	285 343 763	-	-	285 343 763
Fornecedores e outras contas a pagar	120 017 431	-	12 337 711	132 355 142
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>406 331 217</b>	<b>-</b>	<b>106 508 011</b>	<b>512 839 228</b>

## 24. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

## 25. Vendas e Prestação de serviços

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

	2023	2022
<b>Vendas de Produtos</b>		
<i>Merchandising</i>	13 447	17 189
Outros	-	-
<b>Sub-total</b>	<b>13 447</b>	<b>17 189</b>
<b>Prestação de Serviços - Mercado Interno</b>		
Voos Regulares	161 807 220	130 438 209
<b>Prestação de Serviços - Mercado externo</b>		
Voos Regulares	107 525 360	67 370 219
Operações <i>Charter</i>	11 437 655	10 810 375
<b>Sub-total</b>	<b>280 770 235</b>	<b>208 618 803</b>
<b>Vendas e prestações de serviços</b>	<b>280 783 682</b>	<b>208 635 992</b>

Em 2023 verificou-se um aumento da atividade da Empresa face a 2022, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 72,1 milhões de euros.

## 26. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2023 e 2022 é como segue:

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Combustíveis e lubrificantes	76 951 444	74 624 589
<i>Handling</i>	26 963 933	19 283 999
Fretamentos	19 694 743	4 425 599
Taxas aeroportuárias e relativas a voo	16 295 300	13 571 293
Manutenção e aluguer de motores	15 848 116	19 535 438
Custos distribuição e comunicação	11 572 038	8 757 385
<i>Catering</i>	11 451 067	7 743 976
Indemnizações bagagem e passageiros	7 403 319	2 731 079
Comissões	7 145 575	5 005 027
Deslocações e estadas	3 641 090	2 905 637
Rendas e alugueres	2 812 977	2 213 961
Honorários e serviços especializados	1 832 189	1 336 865
Cedência de pessoal	1 648 679	1 591 183
Seguros	1 557 959	995 131
Publicidade	1 372 836	1 014 994
<i>Management fee</i>	931 870	-
Vigilância e segurança	366 525	175 539
Manuseamento carga	277 706	293 655
Manutenção programas informáticos e equipamentos	299 939	395 405
Outros	1 827 896	1 940 889
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b>209 895 201</b>	<b>168 541 643</b>

O aumento da atividade em 2023 teve impacto no incremento dos custos relacionados com as rubricas de combustíveis e lubrificantes, *handling*, *catering* e taxas aeroportuárias.

De igual modo, o aumento registado no aumento de passageiros transportados impactou as rubricas de custos de distribuição e comunicação, e comissões, neste caso igualmente via aumento da receita.

A rubrica de manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com o aluguer de motores relacionados com a substituição de motores que são removidos temporariamente das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16. A redução face ao ano anterior resulta do facto de terem sido realizadas menos manutenções estruturais sobre reatores no exercício de 2023 comparativamente ao período homólogo, tornando diminuta a necessidade de alugar motores de substituição.

O aumento de atividade, aliado a um conjunto de condições climáticas adversas verificadas sobretudo no 1º semestre de 2023, bem como atrasos na entrega de aeronaves em manutenção e na entrega do novo avião A320 NEO, fizeram aumentar a necessidade de recorrer a ACMI's, aumentando significativamente os custos com Fretamentos e Indeminizações bagagem e passageiros comparativamente a 2022.

A rubrica de *management fees* corresponde à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenham participações.

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

## 27. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2023 e 2022, foram como segue:

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Remunerações		
Orgãos sociais	16 800	16 800
Pessoal	38 905 132	31 808 301
	<b>38 921 932</b>	<b>31 825 101</b>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	8 310 413	6 912 987
Benefícios pós-emprego	919 687	691 578
Custos de acção social	10 105	9 080
Outros	2 213 360	1 952 662
<b>Sub-total</b>	<b>11 453 565</b>	<b>9 566 307</b>
<b>Custos com o pessoal</b>	<b>50 375 497</b>	<b>41 391 408</b>

O aumento verificado em 2023 face a 2022 na rúbrica gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do aumento da atividade operacional e pelo contínuo impacto da reposição dos cortes salariais, progressões nas carreiras e negociações de acordos de Empresa face ao período homólogo.

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

#### Plano de contribuição definida

Em 2023, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Azores Airlines para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 919.687 euros face a 691.578 euros em 2022.

#### Gastos de reestruturação

Em 2023 e 2022 a Empresa registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Pré- reformas e reformas antecipadas	4 188 583	2 820 825
Rescisões mútuo acordo (Nota 16)	227 749	-
	<b>4 416 332</b>	<b>2 820 825</b>

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho, a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada. O referido programa foi reaberto em 2022, culminando em novas adesões.

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.

Em 2020, data de início do programa de pré-reformas, foi reconhecido na posição financeira um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, o qual foi reforçado em 2021 com uma nova adesão.

Em 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a Azores Airlines registou um aumento de responsabilidade pela adesão de 12 colaboradores no montante de cerca de 3,9 milhões de euros, para colaboradores que foram para a pré-reforma em 2023, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%). Parte deste valor foi, em 2022, transferido da provisão para reestruturação (Nota 16).

Em 2023, decorrente da atualização salarial, compensado pela saída de um colaborador, foi reconhecido um custo de 134 milhares de euros.

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2022 a Azores Airlines assumiu o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na data da respetiva saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, nos próximos dois anos, que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços à Entidade. Como resultado do descrito, em 2023 foram reconhecidos 4.055 milhares de euros em gastos de reestruturação.

Em 2020, o Conselho de Administração, no âmbito do processo de reestruturação, constituiu uma provisão para reestruturação no valor de 2.678.571 euros (Nota 16). Aderiram em 2021, ao programa de rescisões por mútuo acordo, 18 trabalhadores, com o pagamento de indemnizações no montante de 1.292.166 euros. Em 31 de dezembro de 2022, encontrava-se reconhecida uma responsabilidade total no valor de 273.731 euros referente a 2 rescisões já acordadas e a liquidar no ano de 2023. Adicionalmente, e já no ano de 2023 foram realizados 2 novos acordos de rescisão num montante total de 228 milhares de euros. A 31 de dezembro de 2023 encontra-se por liquidar parte de uma rescisão, em concordância com as datas de pagamento definidas contratualmente entre as partes, sendo a responsabilidade total no valor de 166.190 milhares de euros (Nota 16).

### **Obrigações de benefícios de reforma e outros**

O movimento ocorrido no valor atual da obrigação com benefícios de reforma e outros foi o seguinte:

	<b>Obrigações de benefícios de reforma e outros</b>	
	<b>2023</b>	<b>2022</b>
<b>A 1 de janeiro</b>	<b>7 371 386</b>	<b>4 298 812</b>
<u>Gastos do exercício</u>		
Reformas antecipadas e pré-reformas	4 188 583	2 820 825
Juro líquido (Nota 30)	244 605	67 843
<b>Sub-total</b>	<b>4 433 188</b>	<b>2 888 668</b>
<u>Remensurações</u>		
Varição pressupostos financeiros	63 899	(351 122)
<b>Sub-total</b>	<b>63 899</b>	<b>(351 122)</b>
Transferências (Nota 16)	-	1 112 673
Benefícios pagos pela Empresa	(871 060)	(577 645)
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>	<b>10 997 413</b>	<b>7 371 386</b>

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a rubrica de obrigações de benefícios de reforma e outros ascende a 10.997 milhares de euros e 7.371 milhares de euros, respetivamente.

## 28. Outros rendimentos e ganhos

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

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Top Up - Reservas de manutenção	2 219 933	2 381 764
Juros de mora	1 748 318	-
Incentivos comerciais	842 834	-
Ganhos em inventários	876	1 403
Outros	10 675	20 517
	<b>4 822 636</b>	<b>2 403 684</b>

Em 2023 a Azores Airlines registou um rendimento proveniente da recuperação de reservas de manutenção do *lessor*, no montante de 2,2 milhões de euros, pagas ao *lessor* pelo anterior locatário, que a Empresa não terá de devolver.

A Empresa registou em 2023 juros de mora no valor de 1,7 milhões de euros. Atendendo à natureza da operação, tratando-se de juros de mora cobrados a clientes, a Azores Airlines classificou os referidos proveitos como outros rendimentos e ganhos.

## 29. Outros gastos e perdas

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Comissões cartões crédito	4 768 453	1 480 835
Juros de Mora	172 828	22 490
Impostos	23 804	40 238
Penalidades	3 383	204 011
Perdas em inventários	306	1 622
Outros	83 113	84 861
	<u><b>5 051 887</b></u>	<u><b>1 834 057</b></u>

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito. O aumento verificado na rubrica está relacionado com o aumento da atividade operacional da Empresa e do aumento da taxa de comissão.

Importa ainda referir que durante o exercício de 2023 foram apurados montantes de exercícios anteriores, considerados não relevantes no contexto das demonstrações financeiras da Empresa, apresentados na demonstração do rendimento integral.

## 30. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros - partes relacionadas (Nota 34)	8 417 955	8 235 183
Juros relacionados com contratos de locação	7 706 972	8 508 281
Juros - atualização benefícios pós-emprego (Nota 27)	244 605	67 843
Juros de empréstimos obtidos	94 741	225 749
Outros custos e perdas financeiras	547 672	1 665 724
	<u><b>17 011 946</b></u>	<u><b>18 702 780</b></u>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos	23 166	-
	<u><b>23 166</b></u>	<u><b>-</b></u>
<b>Diferenças de câmbio líquidas</b>	1 870 960	(1 324 558)
	<u><b>1 870 960</b></u>	<u><b>(1 324 558)</b></u>

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Holding, 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 18).

Atendendo ao que se encontra previsto no âmbito do Processo de Reestruturação, desde a data da sua aprovação em 7 de junho de 2022, para a base de cálculo de juros suportados não foi incluído o montante de 160 milhões de euros da dívida à SATA Holding, a converter em Prestações Acessórias (Nota 1).

Durante o exercício de 2023, o decorrente da atualização financeira do passivo da locação e respetivo *redelivery* associados originaram uma redução das despesas com juros. O montante registado no ano foi de 7.707 milhares de euros (2022: 8.508 milhares de euros).

A desvalorização do dólar face ao euro durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, gerou ganhos resultantes da atualização cambial dos passivos de locação no montante de 3,9 milhões de euros. Contudo, os ganhos cambiais líquidos decorrentes da atualização cambial verificada durante o exercício de 2023 dos passivos de locação em USD para as quais foi definida uma relação de cobertura a partir de 1 de janeiro de 2022 com as vendas previstas altamente prováveis cuja tarifa é determinada em USD, foram registados na rubrica de outras reservas no outro rendimento integral no montante de 3,5 milhões de euros (Notas 5.11 e 15). Desta forma, o montante registado na demonstração de resultados, de 0,4 milhões de euros, corresponde à parcela não coberta pelo *hedging* cambial.

### 31. Imposto do exercício

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 21)	(200 357)	(185 116)
Imposto diferido (Nota 8)	1 107 473	13 212 684
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	<u>23 140</u>	<u>-</u>
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<b><u>930 255</u></b>	<b><u>13 027 568</u></b>

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Resultado antes de Imposto	(27 014 119)	(47 233 942)
Taxa de Imposto	14,7%	14,7%
	<u>(3 971 075)</u>	<u>(6 943 389)</u>
Diferenças permanentes	(502)	(10 154)
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	1 786 570	2 364 271
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	2 185 007	4 648 191
Tributação autónoma	200 357	185 116
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	(23 140)	-
Constituição de imposto diferido referente a exercícios anteriores	<u>(1 107 473)</u>	<u>(13 271 602)</u>
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b><u>(930 255)</u></b>	<b><u>(13 027 568)</u></b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>3,4%</b>	<b>27,6%</b>

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u>14,70%</u>	<u>14,70%</u>

## 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 2024 e 2025, respeitam a 2 aeronaves (1 A320 NEO e 1 A321 NEO XLR) e ascendem a aproximadamente 56.169 milhares de euros, em 31 de dezembro de 2023.

Face aos compromissos assumidos a 31 de dezembro de 2022, no decorrer do exercício de 2023 existiram renegociações contratuais, das quais resultaram alterações aos referidos contratos, nomeadamente, o cancelamento de entrega de um A320 NEO, planeado para o ano de 2024 e a extensão da *delivery date* do A321 NEO XLR para 2025 (anteriormente com entrega estimada em 2024).

### Compromissos com trabalhadores

A 31 de dezembro de 2022 a Azores Airlines assumiu o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na respetiva data de saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, nos próximos dois anos, que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços à Entidade. Do compromisso assumido, a 31 de dezembro de 2023 encontram-se por reconhecer 3.660 milhares de euros nos resultados da Empresa.

## 33. Contingências

### Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2023			2022		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463 000	USD	419 005	463 000	USD	434 090
U.S. Customs and Border Protection	29-12-2023	310 000	USD	280 543	230 000	USD	215 639
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241 910	USD	218 923	241 910	USD	226 805
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176 866	CAD	120 794	176 866	CAD	122 480
Port of Oakland	15-12-2010	60 000	USD	54 299	60 000	USD	56 254
SPLITBURGO SOC. IMB. S.A.	23-07-2021	44 969	EUR	44 969	44 969	EUR	44 969
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10 000	EUR	10 000	-	EUR	-
Associação Turismo dos Açores	11-08-2021	-	EUR	-	6 000	EUR	6 000
		<b>1 306 745</b>		<b>1 148 532</b>	<b>1 222 745</b>		<b>1 106 237</b>

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2023 a Azores Airlines apresenta uma contingência passível de divulgação no montante de 6.750 milhares de euros relacionados com o processo de irregularidades a decorrer no Canadá (Nota 16).

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, a Azores Airlines não apresenta ativos contingentes passíveis de divulgação.

### 34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2023, a Azores Airlines é controlada pela SATA Holding, (anteriormente controlada pela SATA Air Açores) que detém 100% do capital da Empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores. Ver Nota 1.

### Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram liquidadas pela SATA Air Açores até abril e SATA Holding a partir desse mês.

### Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2023 cifrou-se em 16.800 euros.

### Remuneração do Revisor oficial de contas e Auditor

A remuneração do Revisor Oficial de Contas e do Auditor referente aos serviços de revisão legal e auditoria contratual no exercício de 2023 ascendeu a 42 milhares de euros.

O valor dos serviços distintos de auditoria, prestados pelo Auditor, ascenderam a 22,5 milhares de euros, os quais dizem respeito à realização de procedimentos baseados numa revisão limitada com emissão de memorando específico relativamente à informação financeira intercalar de março, junho e setembro de 2023.

### Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2023 e 2022, são como segue:

	2023		2022	
	Outras contas a receber (Nota 9)	Outras contas a pagar (Nota 18)	Outras contas a receber (Nota 9)	Outras contas a pagar (Nota 18)
SATA Holding	-	348 146 464	-	-
SATA Air Açores	-	14 889 502	9 798	377 635 244
SATA Gestão Aeródromos	3 094 518	-	74	1 158 656
Azores Airlines Vacation (EUA)	385 895	-	1 624 841	-
	<b>3 480 412</b>	<b>363 035 966</b>	<b>1 634 713</b>	<b>378 793 900</b>

	2023				2022			
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Juros Obtidos	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Juros Obtidos
SATA Air Açores	11 377 418	3 730 746	1 573 268	-	9 556 926	2 329 156	8 170 585	-
SATA Gestão Aeródromos	71 410	371 433	2 579	23 166	169 286	291 067	64 598	-
SATA Holding	931 870	8 502	6 842 107	-	-	-	-	-
Azores Airlines Vacation (EUA)	211 801	-	-	-	764 014	-	-	-
	<b>12 592 499</b>	<b>4 110 681</b>	<b>8 417 955</b>	<b>23 166</b>	<b>10 490 226</b>	<b>2 620 223</b>	<b>8 235 183</b>	<b>-</b>

Em 31 de dezembro de 2023 os valores a pagar à SATA Holding e à SATA Air Açores, nos montantes de 348.146 milhares de euros e de 14.890 milhares de euros, respetivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros, a taxas normais de mercado, no valor de 6.842 milhares de euros e 1.573 milhares de euros, respetivamente (Nota 30). Em consequência da reestruturação societária mencionada na Nota 1, verificaram-se, no ano de 2023, alterações na titularidade da dívida pelo facto de a SATA Holding ter absorvido, a título de suprimentos, 342,2 milhões de euros que estavam anteriormente na esfera da SATA Air Açores.

O referido montante, que respeitante ao contrato de suprimentos anteriormente celebrado com a SATA Air Açores em dezembro de 2021, foi classificado como não corrente (Nota 18), deduzido dos 160,2 milhões de euros, que se encontram em processo de conversão em prestações acessórias de acordo com a reestruturação societária em curso, e que, foram classificados como correntes (Ver Nota 1).

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

Em janeiro de 2024 o Hospital Divino Espírito Santo de Ponta Delgada, o Hospital de Santo Espírito da Ilha Terceira e a Unidade de Saúde de Santa Maria liquidaram dívida e juros de mora no montante total de 15.703 milhares de euros, o que permitiu a respetiva liquidação dos empréstimos de curto prazo contraídos junto da CCAMA e do BPI nos montantes de 6.393 milhares de euros e 9.310 milhares de euros, respetivamente.

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

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer outros eventos subsequentes à data de relato que possam ter impacto significativo nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

**Contabilista Certificada**



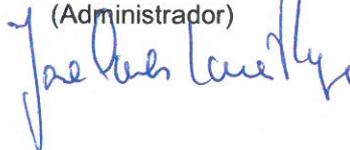
Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Presidente)

José Carlos Laia Roque  
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto  
(Administrador)



## **RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DO EXERCÍCIO DE 2023**

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais e da alínea g) do artigo 5.º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Entidade), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2023 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. 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.º1 do artigo 413 do Código das Sociedades Comerciais.

O Conselho Fiscal em funções foi reeleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 3 de abril de 2023, para o mandato de 2023-2025, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

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

Em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 420 do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho Fiscal propôs à Assembleia Geral realizada em 14 de novembro de 2023 a recondução de UHY - Oliveira, Branco & Associados, SROC, LDA, inscrita na OROC com o n.º 164 e na CMVM com o n.º 20161471, representada por Manuel Luis Fernandes Branco (ROC n.º 652), para Revisor Oficial de Contas da sociedade para o mandato de 2023-2025.

#### **II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal**

Relativamente ao exercício de 2023, o Conselho Fiscal realizou seis 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 2023, nos termos do documento anexo à ata n.º 5 de 18 de outubro de 2023.



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 2023, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2023, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações do Conselho de Administração, participação nas Assembleias Gerais realizadas 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, a responsável pelo Gabinete de Auditoria Interna, e a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade.
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 e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2023.
4. 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.
5. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2023 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 e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2023.

Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos reconhecidos pelo Revisor Oficial de Contas e pelo Auditor Externo, principalmente: i) o reconhecimento do rédito com transporte de passageiros, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo; ii) as estimativas associadas à manutenção e *redelivery* da frota; iii) a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo e iv) a adoção de contabilidade de cobertura cambial.

6. 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 matérias detetadas.



Durante o exercício de 2023 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização, bem como da reunião com a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade, não obteve evidência de quaisquer irregularidades.

7. 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 2023.
8. 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 2023 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, exceto quanto aos efeitos da seguinte matéria:

Conforme divulgado nas notas 1.4.3 e 8 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se registado um valor 14.379.075 euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, não obstante a evolução positiva da atividade no exercício de 2023, consideramos que o respetivo ativo e os resultados do exercício se encontram sobreavaliados por um montante que, nas atuais circunstâncias, não é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação, conjugado com o processo de privatização.

9. 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 2023 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 369.690.891 euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 249.068.461 euros.

Conforme a divulgação constante na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 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”), conjugado com o processo de privatização decorrente da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no 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.

Chamamos a atenção que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado (iii) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding (“SATA Holding”) para prestações de capital no montante estimado de 160.000 milhares de euros, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA e (iv) da concretização do processo de privatização da Entidade.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os potenciais impactos na posição económica e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

## **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 2023, 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 2023, 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 emitida 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 2023;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2023, no sentido de que o resultado líquido negativo de 26.083.864 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);
- Seja dado cumprimento ao disposto no artigo 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, 22 de março de 2024

#### **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 com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2023 (que evidencia um total de 246.738.865 euros e um total de capital próprio negativo de 369.690.891 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 26.083.864 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### Bases para a opinião com reservas

Em 31 de dezembro de 2023, na rubrica Ativos por impostos diferidos estão reconhecidos 14.379.075 euros respeitantes a prejuízos fiscais gerados nos períodos de 2014 a 2017, dos quais 1.107.473 euros reconhecidos em resultados do período. A recuperação deste saldo está dependente da capacidade de serem gerados lucros tributáveis futuros suficientes que, na fase atual de desenvolvimento do plano de recuperação e do processo de privatização, apresentam ainda um grau de incerteza elevado, e, nestas circunstâncias, não nos é possível determinar, com razoável grau de segurança, o montante em que está sobreavaliado esse ativo e os resultados do período.

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

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

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

As demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2023 apresentam um capital próprio negativo no montante de 369.690.891 euros e um passivo corrente superior ao ativo corrente em 249.068.461 euros, que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais. Não obstante, o Conselho de Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foi realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, o processo de reestruturação societária e de privatização em curso, o apoio financeiro do acionista único e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos adicionais face aos estimados no plano.

Esses acontecimentos ou condições divulgadas na nota 1.4.4 do anexo, indicam que existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para prosseguir em continuidade.

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.

### **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;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e 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.

## 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, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 22 de março de 2024

**UHY – OLIVEIRA, BRANCO & ASSOCIADOS, SROC, LDA.**

(n.º 164 e registada na CMVM com o n.º 20161471)

Representada por:

Manuel Luís Fernandes Branco

(n.º 652 e registado na CMVM com o n.º 20160296)



## **Relatório de Auditoria**

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

#### **Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2023 (que evidencia um total de 246.738.865 euros e um total de capital próprio negativo de 369.690.891 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 26.083.864 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. em 31 de dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### **Bases para a opinião com reservas**

Em 31 de dezembro de 2023 encontra-se registado um valor de 14.379 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, dos quais 13.272 milhares de euros foram registados durante o exercício de 2022, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, não obstante a evolução positiva da atividade no exercício de 2023, consideramos que o respetivo ativo se encontra sobreavaliado por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação e ao processo de privatização da Entidade. Importa salientar que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

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

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

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

Em 31 de dezembro de 2023 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 369.691 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 249.068 milhares de euros.

**PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.**

Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, [www.pwc.pt](http://www.pwc.pt)

Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000

Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

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.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”) (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) a expectativa do desenvolvimento do processo de privatização da Entidade e da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado e (iv) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

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

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado (iii) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding para prestações de capital no montante estimado de 160.000 milhares de euros, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA e (iv) da concretização do processo de privatização da Entidade.

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

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

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

### ***Ênfase***

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

Conforme igualmente divulgado nas notas 1.4.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, bem como a conclusão do processo de privatização da Entidade, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos não correntes referentes à frota aérea e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da Entidade.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

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

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;

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

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

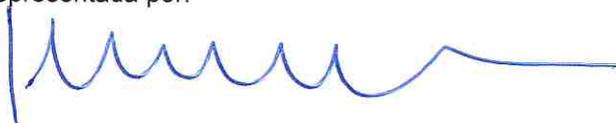
### ***Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares***

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

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas" do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

22 de março de 2024

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



Hugo Miguel Patrício Dias, ROC n.º 1432  
Registado na CMVM com o n.º 20161042