



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

4 AMBIENTE

- 34 INDICADORES CHAVE
- 35 COMPROMISSOS
- 36 RESULTADOS
- 38 PROJETOS E INICIATIVAS

5 DESEMPENHO

- 41 INDICADORES CHAVE
- 42 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 45 ANÁLISE DOS RESULTADOS

- 50 APLICAÇÃO DE RESULTADOS
- 51 SOBRE O RELATÓRIO
- 52 GLOSSÁRIO
- 53 ANEXOS
 - 54 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
 - 58 ANEXOS ESG
 - 59 CV DOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
 - 60 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

Mensagem da Presidente do Conselho de Administração

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.

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.

Foco nas pessoas

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

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

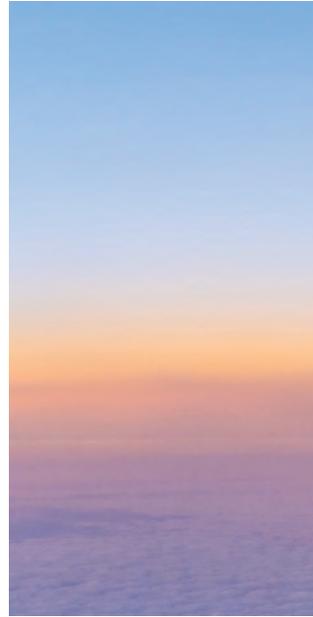
Sustentabilidade

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

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

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

Teresa Gonçalves
CEO, Grupo SATA



Princípio da continuidade

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

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

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

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e 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

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

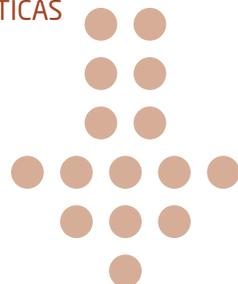
RESTRIÇÕES ECONÓMICAS E POLÍTICAS
MONETÁRIAS RESTRITIVAS

MANUTENÇÃO DA INFLAÇÃO NUM
NÍVEL ELEVADO

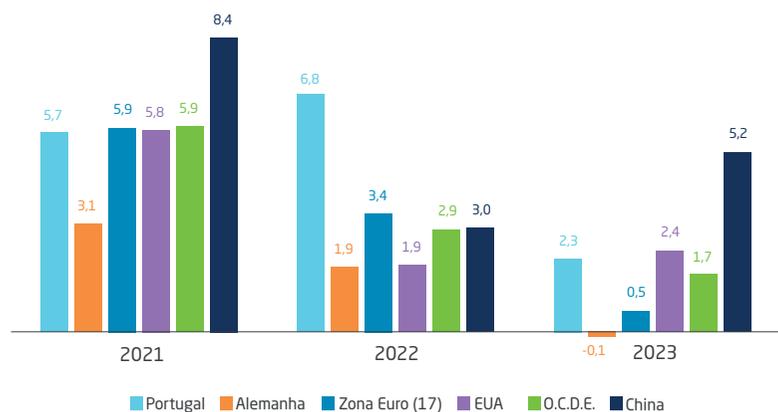
INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA

UCRÂNIA - RÚSSIA

ISRAEL - PALESTINA



Taxa Cresc. PIB (%)¹



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

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

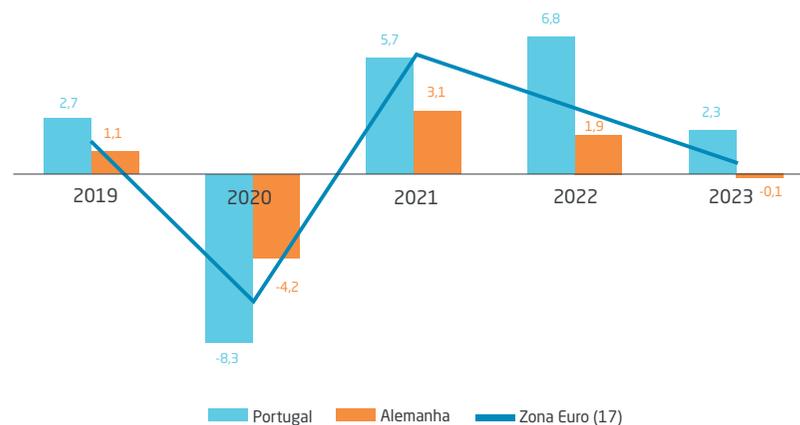
Ao longo de 2023, a economia da zona euro abrandou de um crescimento de 0,8% em termos homólogos no primeiro semestre, para uma contração de 0,1% no terceiro trimestre e, de acordo com projeções do O.C.D.E., encerra o ano com um crescimento

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 Euro¹



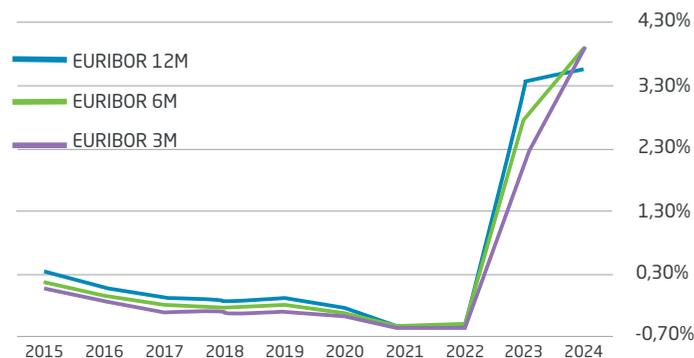
Esta evolução foi impulsionada pelo vigoroso crescimento das exportações, com contribuições positivas tanto das exportações de bens quanto, em maior medida, dos serviços e do consumo privado, o que compensou o desempenho menos favorável do investimento, especialmente na área da construção.

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

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

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

Restrições económicas decorrentes da manutenção da inflação num nível elevado ¹



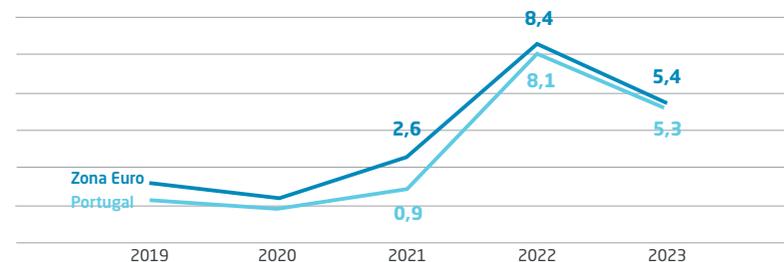
Na área do euro, em linha com o forte compromisso de assegurar a estabilidade de preços e o regresso da inflação ao objetivo de 2%, o Conselho do BCE iniciou, em julho de 2022, uma trajetória de aumento das taxas de juro diretoras. Até setembro de 2023, o aumento acumulado cifrou-se em 450 pontos base,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

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

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

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

HICP Portugal/Zona Euro ²



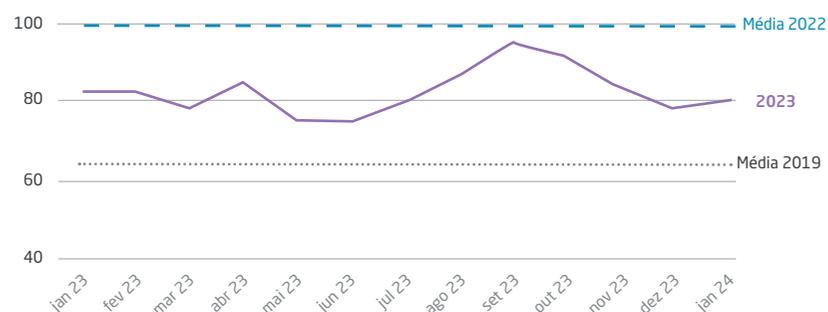
De acordo com publicação do I.N.E. para a economia portuguesa, em 2023, o Índice de Preços no Consumidor (IPC) registou uma taxa de variação média anual de 4,3% (7,8% em 2022). A trajetória de desaceleração nos preços dos bens tem sido determinada, sobretudo, pela queda no índice de preços dos produtos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

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

Brent CIF NWE USD/barril

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

Brent preço USD por barril ²



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

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

EUR/USD³

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



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

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

¹ ERSE - Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

² eia.gov

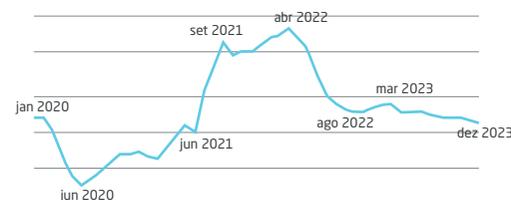
³ stats.oecd.org

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

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

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

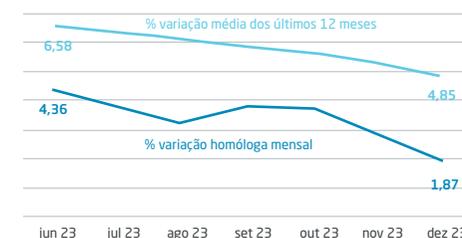
Indicador de atividade económica regional (%)¹
(% - Média móvel de 3 meses)



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

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

Índice de preços no consumidor¹

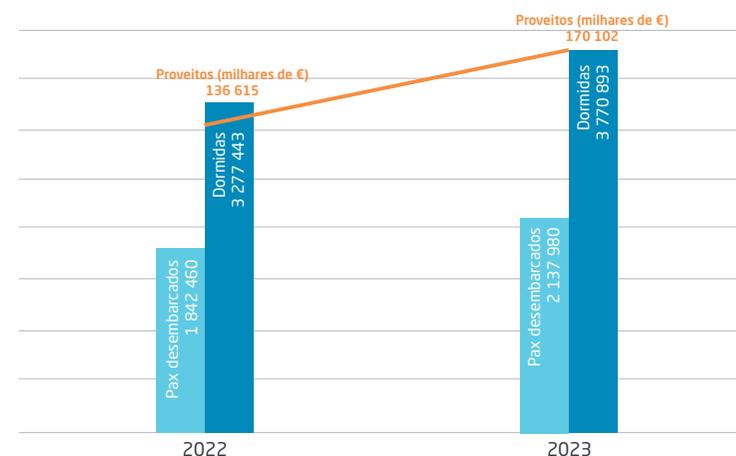


Nas importações, o comportamento foi inverso, com um aumento de 35% em termos homólogos, com maior destaque para aquisição de material de transporte (58,4%). Assim, o ano de 2023 encerrou com uma variação negativa do saldo de comércio internacional de bens anual, na ordem dos 80 milhões de euros, face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

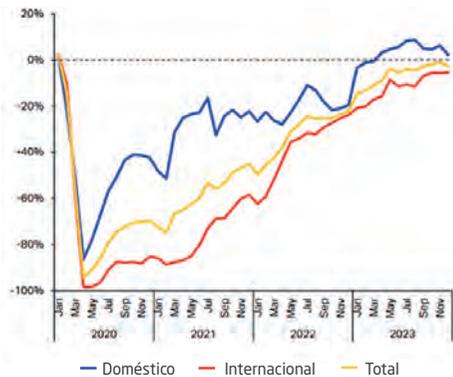
Δ LOAD FACTOR +3,6 p.p. vs 2022
-0,3 p.p. vs 2019

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 2019¹



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

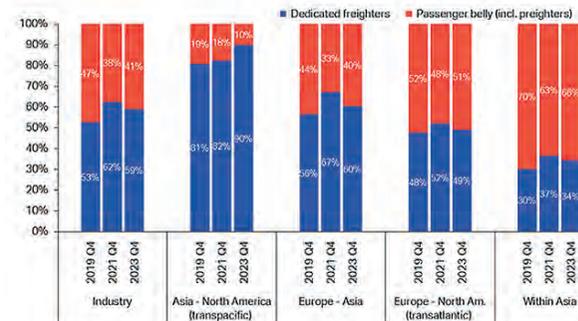
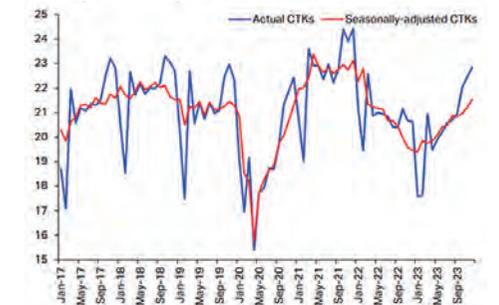
Com um desempenho sólido durante o período da Covid-19, o setor do transporte aéreo de carga teve durante os últimos dois anos, a sua procura exposta a desafios significativos, desde o abrandamento do crescimento económico num ambiente de inflação elevada, a escalada do conflito armado na Ucrânia e Médio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

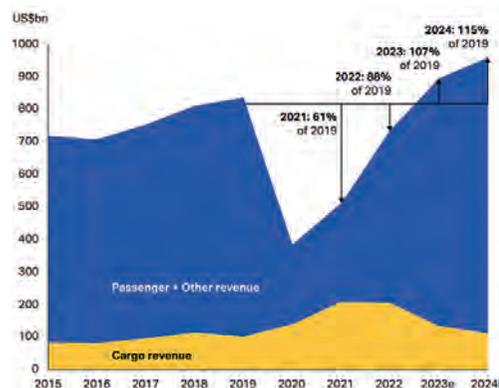
Δ CARGO LOAD FACTOR -5.9 p.p. vs 2022
-2.7 p.p. vs 2019



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 2019¹, o ano de 2023 foi mais uma demonstração de resiliência e adaptabilidade do setor aos desafios e obstáculos do passado recente. Embora o cenário de crescimento seja animador, os níveis de rentabilidade do negócio encontram-se longe do desejado, deixando à aviação o papel de elo mais fraco na cadeia de valor do negócio do transporte aéreo.

Evolução da receita total setor ¹

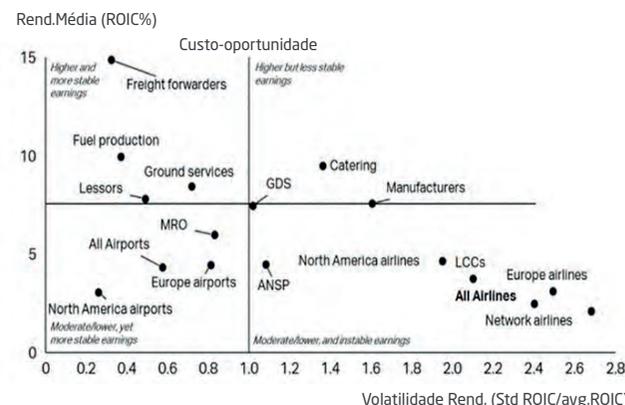


A procura de uma maior sustentabilidade e a intenção de reduzir a pegada carbónica, deverá aumentar o consumo de “Sustainable Aviation Fuel” (SAF). O custo superior do SAF, associado aos custos de compensação de emissões, gerarão mais pressão sobre a já frágil rentabilidade do setor.

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

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

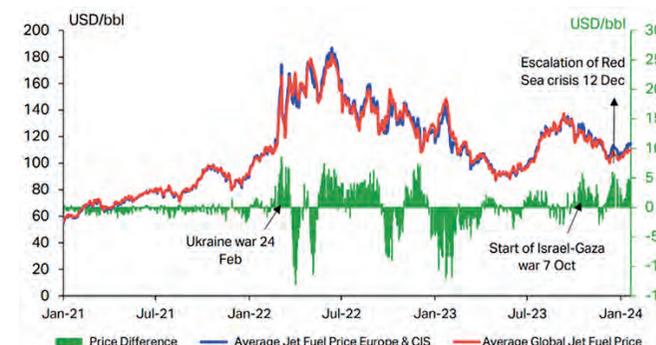
Matriz de Retorno do Capital Investido



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

Jet Fuel ¹

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

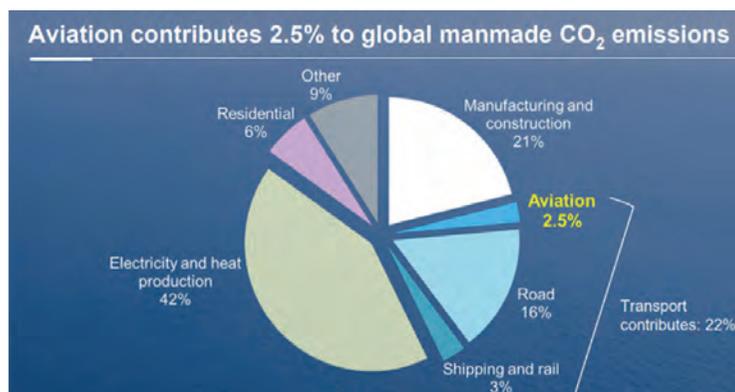


do petróleo entre USD 85-90 por barril, dependendo da evolução geopolítica no Médio Oriente e das decisões da OPEP sobre os níveis de produção. Um possível aumento na produção por parte da OPEP poderia resultar numa descida nos preços, mas a estabilização da margem das gasoleiras em torno de USD 305,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

¹ IATA Sustainability and Economics, The Airline Analyst

² IATA Global Outlook for Air Transport December 2023

Desafios da aviação nas alterações climáticas



IPCC - Intergovernmental Panel Climate Change

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

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

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



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



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 pág 54 deste relatório, onde se encontram as medidas em curso e a implementar no Grupo SATA.

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 espécies selvagens comercializadas que foi objeto de furtivismo ou traficada ilegalmente.



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

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

Políticas corporativas

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

Gestão do risco

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

MODELO DE GOVERNO

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

Alinhamento com os ODS



Os nossos compromissos

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

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

O modelo de Governance assenta assim:

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

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



Ética

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

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

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

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

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



Compliance - Conformidade e Rigor

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

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

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

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



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

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

Esta Linha de Ética assegura:

- A exaustividade, integridade e conservação das denúncias;
- A confidencialidade da identidade ou o anonimato dos 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: 2 | % de participação: 100%

Principais deliberações

Aprovação do Relatório de Gestão e Contas;
Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados;
Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade.

FISCAL ÚNICO

FISCAL ÚNICO: Catarina Isabel Furtado Pacheco
Fiscal Único Suplente: Duarte Félix Tavares Giesta

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

A remuneração do Fiscal Único é de 7.730 € pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuadas.

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
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
Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança, Saúde no Trabalho
Auditoria Interna
Gabinete de Marca e Relações Externas

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
Direção de Governance e Compliance Legal
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
Proteção de Dados

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

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
Gabinete de Segurança
Gabinete de Monitorização da Conformidade
Gabinete de Segurança Operacional
Gabinete de Suporte Operacional
Gabinete de Planeamento de Emergência

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: 29 | % 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: 28 | % de participação: 97%

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: 29 | % 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 (CO₂), nas taxas de valorização de resíduos, na aplicação de coimas e na necessidade de investimento progressivo para aplicação de soluções ecológicas, incrementando significativamente os custos operacionais.

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



RISCOS OPERACIONAIS

Sistemas de informação e Cibersegurança

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

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

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

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

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

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

Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

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

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

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

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

Safety & Security

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

Intempéries, acidentes e outros constrangimentos

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

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

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

Trabalhadores

32

ano 2022: 30
ano 2021: 24

Horas de formação

2.520

ano 2022: 1.910
ano 2021: 2.097

Consultas médicas realizadas

11

ano 2022: 22
ano 2021: 21

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 SATA Gestão de Aeródromos, 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





TRABALHADORES POR GÉNERO

Os dados sobre a distribuição de trabalhadores por género na SGA mostram uma disparidade considerável entre homens e mulheres. Reconhecendo a importância da diversidade e inclusão no local de trabalho para fomentar um ambiente mais dinâmico e inovador, comprometemo-nos a continuar a promover a igualdade de género e oportunidades equitativas de trabalho e progressão na carreira.

Trabalhadores por faixa etária	2022	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	1	1
Geração X (1965-1984)	18	18
Geração Y (1985-1999)	11	13
Geração Z (a partir de 2000)	0	0
Geração Y em funções de liderança	0	0

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

A decisão de investir no crescimento da Geração Y 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 distribuição geográfica dos trabalhadores da SATA Gestão de aeródromos permanece constante em relação ao ano anterior, com todos os trabalhadores localizados nas ilhas dos Açores, o que se justifica pelo facto de todas as operações da empresa se realizarem no arquipélago.

TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



INDICADORES DE FORMAÇÃO

Os dados da formação em 2023 são principalmente impulsionados pela formação inicial de qualificação de novos TOAS - Curso Ab-Initio de Oficiais de Operações Aeroportuárias - que gerou um volume substancial de formação, além da admissão e qualificação de dois novos ALTAS, que também contribuíram significativamente para o total de horas de formação.



A maioria dos trabalhadores (89%) possui contratos permanentes, evidenciando o compromisso da empresa com a estabilidade e segurança no trabalho. Os 11% restantes, com contratos temporários, são essenciais para ajustar-se às variações sazonais nas necessidades operacionais da empresa.

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO

As nossas pessoas

SATA Saudável

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

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



II
consultas médicas periódicas

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

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

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



430

Trabalhadores aderiram à app

50.000

Kms percorridos no total

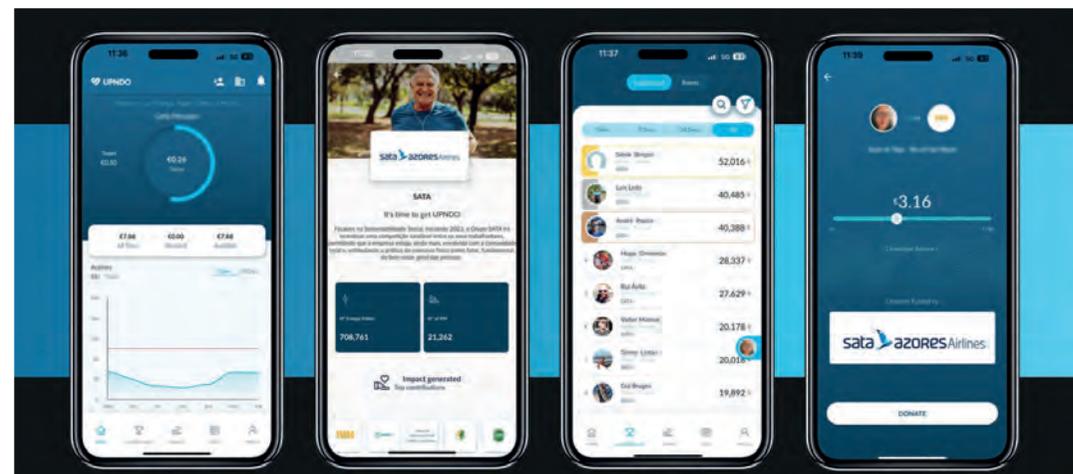
3.570€

Valor de doações

4.000€

Valor angariado

NOTA: Os dados mencionados são relativos aos funcionários de todas as empresas pertencentes ao Grupo SATA.



Consultas de psicologia em parceria com a Workwell

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

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

73

trabalhadores usufruíram de consultas de psicologia

150

atendimentos telefónicos da linha de apoio psicológico

183

consultas presenciais e video-consultas

NOTA: Os dados mencionados são relativos aos funcionários de todas as empresas pertencentes ao Grupo SATA.



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

Na SATA Gestão de Aeródromos os nossos clientes diretos são as companhias aéreas e os indiretos, os passageiros transportados.

Temos à nossa responsabilidade a concessão do serviço público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e Aerogare das Flores.

Este contrato, estabelecido entre o Governo Regional dos Açores e a SATA Gestão de Aeródromos, S.A., determina que constituem encargos da Região Autónoma dos Açores a construção de novas infraestruturas aeroportuárias e a realização de obras de manutenção, pontuais e extraordinárias, as quais poderão ser cometidas à Concessionária (SATA Gestão de Aeródromos, S.A.), que ficará responsável pela realização das mesmas. Na sequência destes normativos contratuais, têm sido aprovados anualmente os Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais, em que a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. é incumbida da realização dos investimentos aí aprovados.

Porque nenhuma ilha dos Açores é igual à outra, um conjunto de projetos foram concluídos com o objetivo de manter e rejuvenescer os espaços públicos, de proporcionar a adequada segurança em todas as zonas de controle, de oferecer a comodidade e o conforto necessário aos que nos visitam e passam pelas infraestruturas aeroportuárias que gerimos.

Em 2023 continuámos na senda da transformação tecnológica, fazendo melhor uso dos recursos existentes e procedendo à digitalização de processos relacionados com os serviços que prestamos aos nossos clientes aéreos, parceiros comerciais e clientes finais. Este esforço, permitiu conquistar eficiência, graças à implementação de ferramentas assentes em novas tecnologias. A implementação de novas ferramentas de apoio à atividade, designadamente, aos serviços de handling prestados a operadores aéreos, permitiram melhorar o serviço prestado aos nossos clientes (companhias aéreas) mas também aos passageiros que embarcaram e desembarcaram nos nossos aeródromos.



Emissões de CO₂ (tCO₂)

544

ano 2022: 652
ano 2021: 448

Eletricidade (kWh)¹

1.093.856

ano 2022: 899.163
ano 2021: 590.874

Água (m³)¹

34.717

ano 2022: 12.485
ano 2021: 17.700

Fuel GSE/Viaturas (l)

15.860

ano 2022: 16.811
ano 2021: 18.138

Resíduos (t)

8,1

ano 2022: 8,1
ano 2021: 7,9

Resíduos valorizados (%)

38

ano 2022: 55
ano 2021: 49

AMBIENTE

A sustentabilidade ambiental é encarada como o resultado do desempenho coletivo, que pressupõe um esforço concertado entre as companhias aéreas e os aeroportos e aeródromos onde estas operam.

Alinhamento com os ODS



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

a estratégia de sustentabilidade

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

Os nossos compromissos

2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assesment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntária de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓

2025

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

2030

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

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.

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



Resultados em 2023

Revisão da Política de Sustentabilidade

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



Emissões de CO₂

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

544 tCO₂
ano 2022: 652
ano 2021: 448

Total de emissões de carbono (tCO₂)

Métrica da pegada de carbono

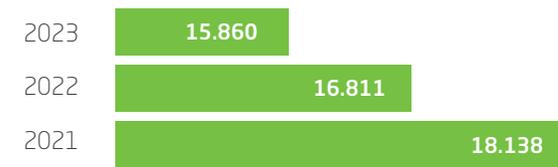
	2021	2022	2023
Scope 1 (Fuel - GSE)	50	46	44
Scope 2 (Eletricidade)	398	606	500



Eficiência energética

A SATA Gestão de Aeródromos continua a investir na otimização da eficiência energética das Aerogares, através da instalação de novos equipamentos de refrigeração e renovação de ar, que contribui também para a melhoria da qualidade do ar interior.

Fuel Viaturas/GSE (litros)



Resíduos

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

Sistema Integrado de Gestão

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

Tipo de resíduo	Peso (t)
Águas oleosas	7,140
Embalagens e absorventes contaminados	0,013
Óleos, combustíveis e lubrificantes	0,813
Filtros	0,065
Outros resíduos	0,020
Lâmpadas fluorescentes	0,006

Resíduos por ilha	2023	2022
Graciosa	1,03 t	1,03 t
São Jorge	5,47 t	4,05 t
Pico	1,55 t	3,02 t
Flores	0 t	0 t
Corvo	0 t	0 t

Valorização de resíduos

38,1% ano 2022: 54,3%
ano 2021: 49,3%

Resíduos perigosos

8,01 t ano 2022: 7,6 t
ano 2021: 7,4 t

Resíduos encaminhados

8,1 t ano 2022: 8,1 t
ano 2021: 7,4 t

Deposição em aterro

61,8% ano 2022: 45,6%
ano 2021: 50,7%

Resíduos não perigosos

0,04 t ano 2022: 0,5 t
ano 2021: 0,5 t

A quantidade de resíduos é semelhante ao ano anterior, com maior produção no aeródromo de São Jorge.

A percentagem da valorização de resíduos perigosos é de 38%.

A produção de resíduos tem origem na manutenção das viaturas de socorros, limpeza de separadores de hidrocarbonetos e resíduos resultantes das manutenções periódicas dos equipamentos de pista.

Projetos e Iniciativas

O Grupo SATA 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.



Associados ao GRACE

As empresas do Grupo SATA são associadas do GRACE, que é uma associação de utilidade pública que atua nas áreas de Responsabilidade Social e Sustentabilidade, na qual usufrui de uma plataforma de partilha e de apoio na implementação de boas práticas ESG.



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.



Projeto CHYLA

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



Bird Strike

Nos Aeródromos geridos pela SATA é realizada uma análise semestral da presença de vida animal. Como medida de prevenção de "bird strikes" (colisão de pássaros com aeronaves) são também efetuadas verificações no perímetro da pista, com acionamento de sinais sonoros para o afastamento de aves, aquando da preparação da aterragem das aeronaves. Nas operações de voo, estão definidas medidas de Safety, através da avaliação do risco.



Membro do BCSD Portugal

O Grupo SATA é membro do Business Council for Sustainable Development (BCSD) Portugal que representa mais de 170 empresas de referência em Portugal, que se comprometem ativamente com a transição para a sustentabilidade. A missão do BCSD Portugal é ajudar as empresas associadas na sua jornada para a sustentabilidade, promovendo o impacto positivo para stakeholders, a sociedade e o ambiente.

Formação e capacitação



Gestão Ambiental

Criámos e definimos um conteúdo programático sobre Gestão Ambiental, para disponibilizar internamente em formato *e-learning*.

Esta nova abordagem garante a abrangência a todas as categorias profissionais de forma mais eficiente. Em 2024, perspectiva-se que a formação *e-learning* seja lançada.

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 Europeu da Reciclagem de Pilhas

Campanha de sensibilização, a incentivar as pessoas para a adoção de práticas de reciclagem responsáveis.

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.

Movimento de passageiros
nos aeródromos

391.910

% YoY: 16%
ano 2022: 338.657
ano 2019: 293.295

EBITDA¹
(€)

944

% YoY: 100%
ano 2022: -965.811
ano 2019: -376.982

Movimento de aeronaves
nos aeródromos

7.494

% YoY: 1%
ano 2022: 7.410
ano 2019: 6.224

Resultado líquido
(€)

280.078

% YoY: 155%
ano 2022: -511.323
ano 2019: 68.762

Carga/correio
nos aeródromos (ton)

1.270

% YoY: <1%
ano 2022: 1.271
ano 2019: 1.111

Dívida líquida
(milhares de €)

3.071

% YoY: 995%
ano 2022: -343
ano 2019: 850

DESEMPENHO

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

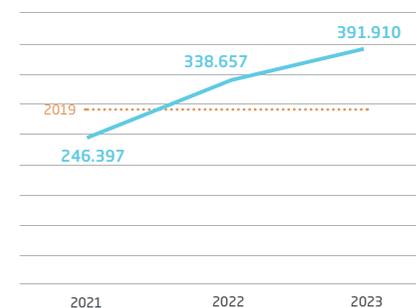
¹Resultado operacional excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

Evolução do segmento de negócio

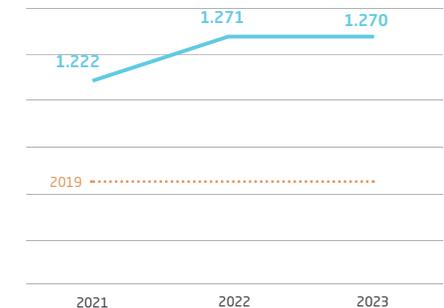
Em 2023, a SATA Gestão de Aeródromos consolidou a tendência de recuperação pós-pandemia.



Δ vs 2022: 1%
Δ vs 2019: 20%



Δ vs 2022: 16%
Δ vs 2019: 34%



Δ vs 2022: 0%
Δ vs 2019: 14%

Movimentos de Aeronaves

Movimentos de Passageiros

Carga e Correio nos aeródromos (ton)

Em sintonia com a trajetória do número de voos no interior da Região Autónoma dos Açores (R.A.A.), apenas interrompida pela Covid-19, observamos, em 2023, um crescimento no número de movimentos de passageiros que transitaram pelos cinco aeródromos geridos pela SGA. Aproximadamente 392 mil passageiros foram contabilizados ao longo do ano, representando um aumento de 16% em relação a 2022 e um incremento de 34% em comparação com os números registados em 2019.

Em relação ao volume de carga e correios manuseado, manteve-se em linha com a evolução positiva que vínhamos a registar desde 2021.

Investimentos

A SATA Gestão de Aeródromos, S.A. assume, ao mais alto nível de gestão, o compromisso em desenvolver a sua atividade em conformidade com um conjunto de leis e regulamentos internacionais, comunitários, nacionais e regionais.

Em 2023, a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. prosseguiu a implementação dos investimentos aprovados na Resolução de Conselho de Governo, assim como outros projetos autorizados por despachos da tutela relacionados com os Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais referentes aos anos de 2017 a 2021. Adicionalmente, iniciou novos processos de contratação conforme aprovado pela Resolução do Conselho do Governo N° 185/2022, de 16 de novembro, que ratificou o plano de investimentos para 2022. Assim, no ano de 2023, foram executados investimentos que totalizaram o montante de 2.648.791€, distribuído pelas seguintes Infraestruturas Aeroportuárias:



Aeródromo da Ilha do Pico

- A 04.09.2023 foi consignada com a Marques, S.A. a obra dos Trabalhos de Construção Civil para o Fornecimento e Instalação de Equipamentos de Aquecimento, Ventilação e Ar Conicionado (AVAC) na Aerogare do Aeródromo, tendo o início dos trabalhos ocorrido a 14.09.2023, com o prazo de execução de 10 meses;
- Após a entrega do Projeto de Remodelação da Envolvente da Chapa Metálica da Aerogare da Ilha do Pico, foi desenvolvido o procedimento de contratação pública para a respetiva empreitada, tendo sido adjudicado à Afavias, S.A., na reunião do C.A. de 16.11.2023, pelo valor de 1.029.999,90€ e com o prazo de execução de 6 meses. Contrato assinado a 05.12.2023, estando o mesmo a aguardar o visto prévio pelo Tribunal de Contas. A consignação da obra depende da concessão do visto prévio;
- Abertura do Procedimento de Aquisição de Serviços de Planeamento, Coordenação e Fiscalização da Empreitada de Remodelação da Envolvente da Chapa Metálica da Aerogare do Aeródromo da Ilha do Pico;
- Concluído o procedimento para o Fornecimento de uma Viatura do Tipo 4x4 para o Aeródromo, adjudicado à empresa Auto Açoreana, Lda (TOYOTA) em julho de 2023, com o prazo de entrega de 315 dias;
- Aquisição de Serviços de Fornecimento e Montagem de um Posto de Transformação de 630kVA/15kV para o Aeródromo da Ilha do Pico;
- Concluída a Empreitada de Remodelação da Envolvente da Chapa Metálica do Edifício SSLCI do Aeródromo da Ilha do Pico adjudicada à Marques, S.A. a 22.12.2023 e respetiva Aquisição de Serviços de Planeamento, Coordenação e Fiscalização;
- Adjudicada à Iberlim, S.A. a Aquisição de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo da Ilha do Pico pelo período de 3 anos, com início a 4 de setembro de 2023;
- Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:
 - ◊ Trabalhos de Regularização dos Taludes Anexos à STRIP do Aeródromo;
 - ◊ Aquisição de Serviços de Flight Checks ao ILS;
 - ◊ Empreitada de Substituição de Postes da Vedação Limite do Aeródromo;
 - ◊ Fornecimento e Montagem de um Ventilador de Insuflação para a Sala de Máquinas dos Reservatórios de Água do Aeródromo;
 - ◊ Fornecimento e Instalação de Spares para a Viatura de Combate a Incêndios (01) do Aeródromo;

- ◊ Fornecimento e Montagem de Luminárias de Iluminação Exterior para a Aerogare;
- ◊ Realização de Levantamento Topográfico para Base de Dados Eletrónicos de Obstáculos e Atualização dos Pontos Notáveis no Aeródromo;
- ◊ Trabalhos de Execução e Montagem do Portão de Emergência nº 2 (Novo) para o Aeródromo;
- ◊ Revisão de Mecânica e Pintura da Chapa da Ambulância;
- ◊ Fornecimento de Placas Eletrónicas de Spares para os RTIL´s e para os Seletores do Aeródromo;
- ◊ Fornecimento de Spares para o Equipamento de Meteorologia do Aeródromo;
- ◊ Fornecimento e Montagem de Guardas em Inox no Acesso para o Armazém de Carga do Aeródromo;
- ◊ Fornecimento de Peças para os DVE´s.

Aeródromo da Ilha de São Jorge

- Concluída a Aquisição de Serviços de Elaboração do Projeto de Remodelação da Envolvente/Cobertura em Chapa Metálica da Aerogare do Aeródromo;
- Concluído o procedimento para o Fornecimento de uma Viatura do Tipo 4x4 para o Aeródromo, adjudicado à empresa Auto Açoreana, Lda (TOYOTA) em julho de 2023, com o prazo de entrega de 315 dias;
- Adjudicado à Tecnovia Açores, S.A. a Empreitada de Ampliação do Parque de Estacionamento (junto à Torre de Controlo) do Aeródromo, tendo o contrato sido assinado em outubro de 2023 e o início dos trabalhos estimados para janeiro de 2024;
- Abertura do procedimento de contratação pública para a Empreitada de Execução do Grooving na Pista do Aeródromo;
- Iniciado o procedimento de contratação pública para a Aquisição de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo da Ilha de São Jorge;
- Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:
 - ◊ Reparação do Módulo Drive Unit do DVOR;
 - ◊ Reparação dos Módulos DME do DVOR;
 - ◊ Fornecimento e Instalação de Spares para a Viatura de Combate a Incêndios (09);
 - ◊ Realização de Levantamento Topográfico para Base de Dados Eletrónicos de Obstáculos e Atualização dos Pontos Notáveis no Aeródromo;
 - ◊ Trabalhos de Reabilitação dos Postes de Iluminação do Parque de Estacionamento do Aeródromo;

- ◊ Trabalhos de Montagem/Fornecimento de Portão Novo e Vedação Adjacente para o Aeródromo;
- ◊ Trabalhos de Reparação do Troço da Vedação do Lado Exterior junto à Zona das Cargas do Aeródromo;
- ◊ Reparação e Instalação do Módulo HVPS do DME;
- ◊ Revisão de Mecânica e Pintura da Chapa da Ambulância;
- ◊ Aquisição de Serviços de Flight Checks ao VOR;
- ◊ Fornecimento de Placas Eletrónicas de Spares para os RTIL´s;
- ◊ Fornecimento e Instalação de Spares para a Viatura de Combate a Incêndios (03);
- ◊ Fornecimento de Peças para os DVE´s.

Aeródromo da Ilha Graciosa

- Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica para o Aeródromo: Processo judicial está a decorrer no Tribunal de Ponta Delgada devido ao pedido de Resolução do Contrato; Processo que se mantém em contencioso;
- Concluído o procedimento para o Fornecimento de uma Viatura do Tipo 4x4 para o Aeródromo, adjudicado à empresa Auto Açoreana, Lda (TOYOTA) em julho de 2023, com o prazo de entrega de 315 dias;
- Desenvolvimento dos trabalhos relativos à "Empreitada de Requalificação e Ampliação da Aerogare do Aeródromo da Ilha Graciosa;
- Assinado com a Coba, S.A., em outubro de 2023, Contrato relativo à Aquisição de Serviços de Elaboração do Projeto de Execução da Rede de Energia 400Hz do Aeródromo da Ilha Graciosa no Âmbito do Projeto de Execução da Ampliação e Alargamento da Pista;
- Início do procedimento para o Fornecimento e Montagem de Bombas de Enchimento das Viaturas de Combate a Incêndios e Vasos de Expansão para o Aeródromo;
- Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:
 - ◊ Fornecimento de Peças para Substituição do Mastro do Anemómetro da Pista 27;
 - ◊ Fornecimento e Instalação de Spares para as Viaturas de Combate a Incêndios;
 - ◊ Revisão de Mecânica da Ambulância;
 - ◊ Fornecimento de Spares para o Equipamento de Meteorologia;
 - ◊ Trabalhos de Construção Civil para Manutenção e Reparação da Vedação do Aeródromo;
 - ◊ Fornecimento de Peças para os DVE´s;
 - ◊ Reparação do CCR do Sistema de PAPI´s do Aeródromo.

Aeródromo da Ilha do Corvo

- O investimento para a Execução da Empreitada de Ampliação e Remodelação da Aerogare e do Edifício SSLCI do Aeródromo está a ser objeto de análise pela Tutela, em virtude do concurso lançado ter ficado deserto. A SGA solicitou a colaboração da Tutela para a obtenção das propostas apresentadas em sede de concurso para as Empreitadas em curso na Ilha do Corvo com trabalhos de natureza semelhante, no sentido de se poder aferir os preços unitários em conformidade com os valores atuais do mercado, para definição clara do reforço de verba a solicitar à Tutela e posterior lançamento de novo concurso.
- Conclusão dos Trabalhos de Arranjos Exteriores envolventes à Torre de Controlo e à Garagem do Abrigo das Novas Viaturas de Bombeiros do Aeródromo;
- Conclusão dos Trabalhos da Empreitada de Reposição da Vedação Degradada na Cabeceira e Laterais da Pista 11 do Aeródromo;
- Adjudicado à Aerociências a Manutenção Preventiva e Corretiva às Viaturas de Combate a Incêndios do Aeródromo;
- Adjudicada à Cleaning Corvo a Aquisição de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo da Ilha do Corvo pelo período de 3 anos, com início a 26 de junho de 2023;
- Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:
 - ◊ Fornecimento e Instalação de Spares para as Viaturas de Combate a Incêndios;
 - ◊ Fornecimento de Spares para o Equipamento de Meteorologia;
 - ◊ Fornecimento e Instalação de um Módulo "Windows Blower" para o Equipamento de Meteorologia;
 - ◊ Fornecimento de Peças para os DVE´s.

Aerogare da Ilha das Flores

- Adjudicada a Aquisição de Serviços de Certificação Energética do Edifício da Aerogare do Aeródromo;
- Adjudicada a Gilberta Nóia, Unipessoal Lda a Aquisição de Serviços de Limpeza na Aerogare da Ilha das Flores pelo período de 3 anos, com início a 3 de julho de 2023;
- Adjudicada ao Arquiteto Paulo Macedo a Aquisição de Serviços de Elaboração do Projeto das Obras de Conservação da Aerogare, por Contrato assinado em dezembro de 2023;
- Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente, os Trabalhos de Instalação Elétrica na Cozinha do Bar da Aerogare.

Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e Aerogare da Ilha das Flores

- Adjudicado à Aerociências a Aquisição de Serviços de Assistência Técnica e Manutenção Preventiva e Corretiva das Viaturas de Combate a Incêndios nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo pelo período de 3 anos, com início a 8 de setembro de 2023. A decorrer;
- Em curso o procedimento de contratação pública para o Fornecimento de 3 (três) Viaturas de Combate a Incêndios para os Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa;
- Contrato assinado com a Fácil Inova, Lda a 02.10.2023 para a Aquisição de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica a Portas Automáticas, Persianas Motorizadas e Portões Seccionados dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Aerogare das Flores para o período de 3 anos. A decorrer;
- Contrato assinado com Paulo Telheiro Segur, Sistemas Segurança Lda a 16.10.2023 para Aquisição de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica aos Sistemas de Segurança dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e da Aerogare das Flores para o período de 3 anos. A decorrer;
- Contrato assinado com a Sousa & Garcês a 21.12.2023 para a Aquisição de Serviços de Manutenção Preventiva aos Equipamentos Eletromecânicos dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa, Corvo e da Aerogare da Ilha das Flores para o período de 3 anos. A decorrer.

Análise de resultados

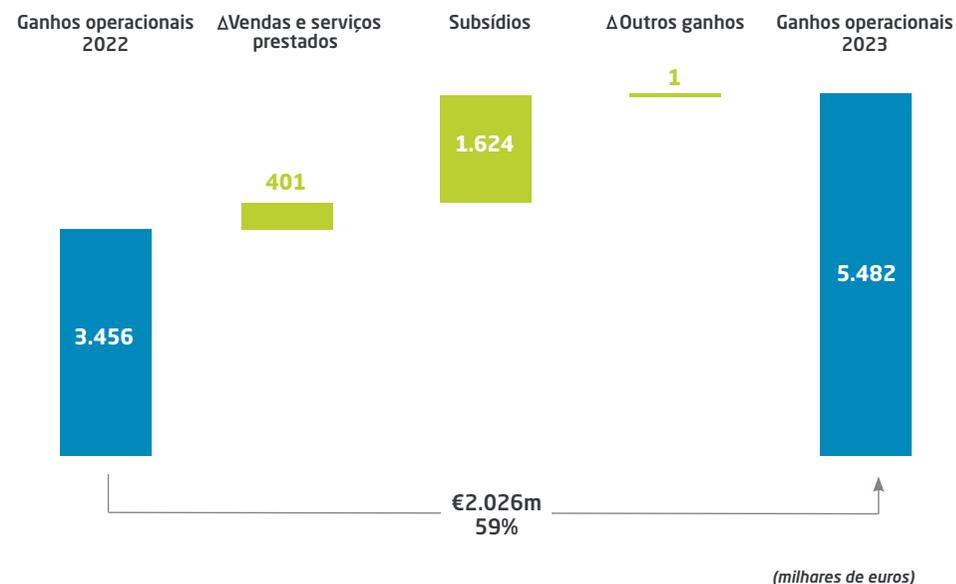
Ganhos operacionais

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

A SATA Gestão de Aeródromos encerra o ano de 2023 com um crescimento de 59% dos ganhos operacionais, em termos homólogos.

Em 2023, a rubrica de Vendas e Serviços Prestados da SATA Gestão de Aeródromos cresceu 12%, representando um acréscimo de cerca de 400 mil euros em relação a 2022, dos quais, 190 mil euros referentes a taxas aeroportuárias, em linha com o crescimento do tráfego de passageiros no interior da Região Autónoma dos Açores (+16% YoY) face ao ano anterior.

O crescimento de 1.624 mil euros verificado na rubrica de Subsídios, resulta do registo de montantes, no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, a título de reposição do reequilíbrio financeiro referente aos períodos de 2020-21 e 2021-22, de 825 e 799 mil euros, respetivamente, os quais não haviam sido registados em períodos anteriores.

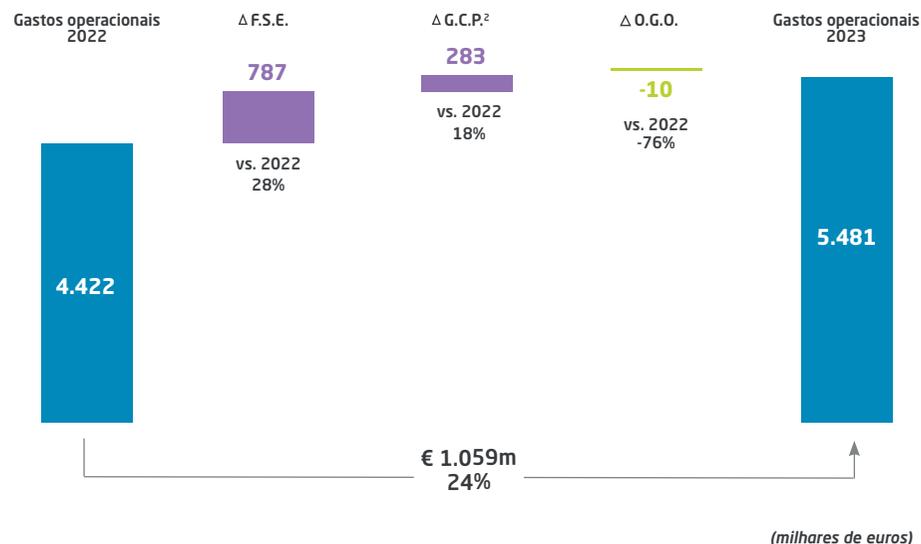


milhares de euros	2023	2022	2019	% YoY	% vs 2019
Vendas e serviços prestados	3.857	3.456	3.225	12%	20%
Subsídios	1.624	0	0	-	-
Outros ganhos	1	0	0	-	-
Ganhos operacionais	5.482	3.456	3.225	59%	70%

Análise de resultados

Gastos operacionais¹

O volume de gastos operacionais na SATA Gestão de Aeródromos, apresentou em 2023 um crescimento de 24% comparativamente ao exercício de 2022.



A rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE) face ao ano de 2022 aumenta 28%, cerca de 787 mil euros. Neste crescimento destacam-se os aumentos face ao ano anterior nos gastos incorridos com serviços de vigilância e segurança (+257 mil euros), nomeadamente, protocolos com as Associações de Bombeiros.

A rubrica de conservação e reparação apresenta um aumento, em termos homólogos, de 384 mil euros resultado das melhorias efetuadas ao nível de instalações, com destaque para a remodelação da envolvente do edifício dos Bombeiros (SSLCI) do aeródromo da ilha do Pico, gastos referentes a manutenções preventivas e corretivas de equipamentos de raio X para bagagens e passageiros e manutenção e aquisição de material para veículos de emergência e combate a incêndios.

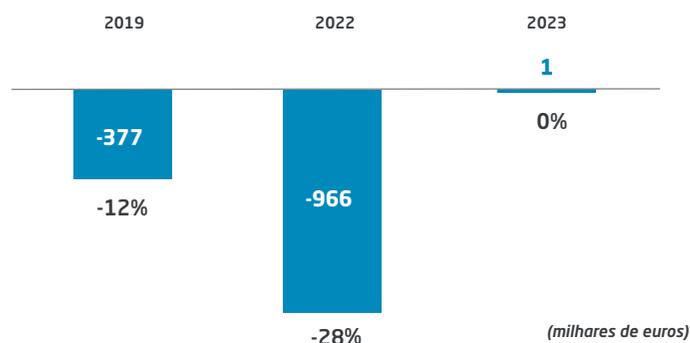
Os Gastos com Pessoal² apresentaram um aumento de 283 mil euros, correspondendo a um crescimento de 18% em relação a 2022, principalmente pelo aumento de rubricas dependentes da atividade operacional, atualização de tabelas salariais e ao descongelamento de carreiras.

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

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

Análise de resultados

EBITDA e Margem EBITDA



O ano de 2023 regista uma melhoria do EBITDA, em resultado do registo de recebimentos de 1,6 milhões de euros a título de reposição do reequilíbrio financeiro referente aos períodos de 2020-21 e 2021-22.

Após registar em 2022, o valor de EBITDA de 966 mil euros negativos, a SATA Gestão de Aeródromos alcançou, em 2023, um EBITDA marginalmente positivo de 944 euros, marcando uma significativa viragem após anos consecutivos de resultados negativos.

EBIT

Consolidação de uma trajetória positiva.

euros	2023	2022	2019
EBITDA	944	-965.811	-376.982
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-19.637	-15.968	-36.172
Gastos de Reestruturação¹	53.022	-50.512	0
Imparidades	9.400	10.500	5.207
EBIT/Resultado Operacional	43.729	-1.021.491	-407.947

Os efeitos da tendência de recuperação do EBITDA em 2023 refletiram-se no Resultado Operacional da SATA Gestão de Aeródromos.

A melhoria no desempenho operacional da SATA Gestão de Aeródromos, evidenciada ao nível de EBITDA, com uma melhoria de 967 mil euros teve a maior contribuição para a melhoria dos Resultados Operacionais da SATA Gestão de Aeródromos.

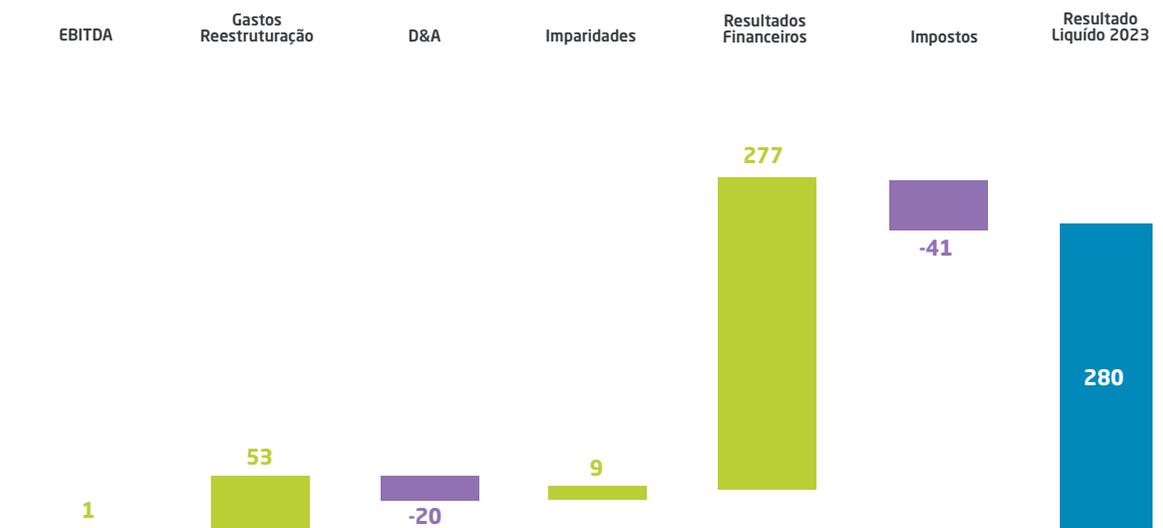
A reversão de provisões constituídas por responsabilidades com pré-reforma no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA e de imparidades de contas a receber, na ordem dos 62 mil euros, reforçaram a melhoria nos resultados da SATA Gestão de Aeródromos em 2023.

¹ 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.

Análise de resultados

Resultado líquido

Em 2023, a SATA Gestão de Aeródromos apresenta um resultado líquido positivo de 280 mil euros, evidenciando uma melhoria de 791 mil euros em relação aos 511 mil euros negativos registados em 2022.



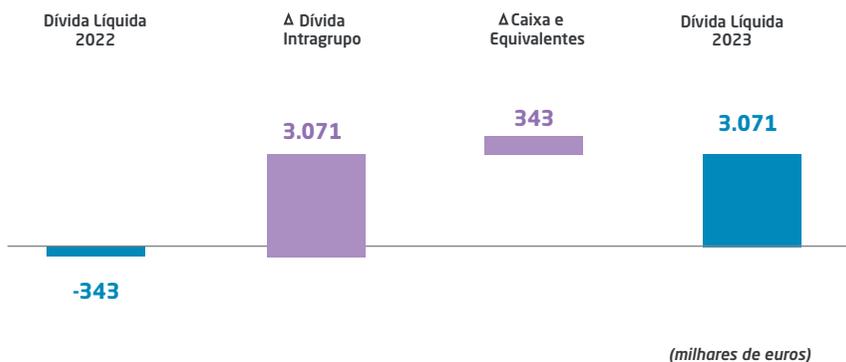
Evolução do Resultado Líquido (€)



Esta evolução face ao ano anterior resulta das variações positivas verificadas nas rubricas de EBITDA (+967 mil euros) e Gastos de Reestruturação (+53 mil euros). Os resultados financeiros foram positivos em 277 mil euros, no entanto, abaixo 23% comparativamente ao ano anterior. O impacto negativo de 41 mil euros da rubrica de impostos, encerra o apuramento do resultado líquido do exercício da SATA Gestão de Aeródromos, que encerra o ano com um resultado positivo de 280 mil euros.

Análise de resultados

Dívida Líquida

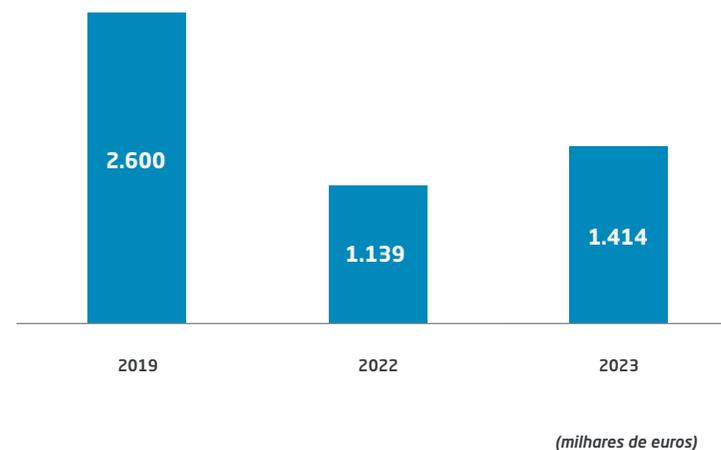


Durante o exercício de 2023, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 3,4 milhões de euros.

Para o apuramento do indicador de dívida líquida da SATA Gestão de Aeródromos, destaca-se o aumento de 3 milhões de euros do valor de dívida intragrupo, que em conjunto com uma diminuição de 343 mil euros na rubrica de Disponibilidades, eleva em 2023 o valor deste indicador na SATA Gestão de Aeródromos para 3.071 mil euros.

Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2023 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da SATA Gestão de Aeródromos, cujo valor era a 31 de dezembro de 2023 de 1.414.094 euros.



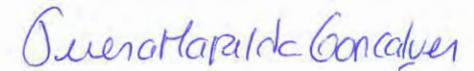
Aplicação de Resultados

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA Gestão de Aeródromos, 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 Gestão de Aeródromos, S.A., e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

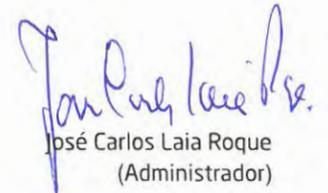
Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 280.078 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 17 de abril de 2023.

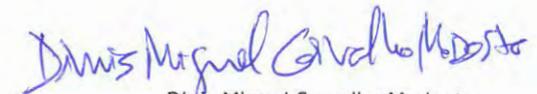
Conselho de Administração



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 ou proceda ao envio de um e-mail através do endereço eletrónico 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.

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

CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

CO₂ Dióxido de Carbono.

DVE Detetor de vestígios explosivos.

DVOR Doppler VHF Omni Directional Range.

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.

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.

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

ICOP IATA Carbon Off set Program.

IEnvA Environmental Assessment Program.

ILS Instrument Landing System.

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.

PAPI Precision approach path indicator.

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.

RTIL Runway threshold identification light.

SAF Sustainable Aviation Fuel.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

SSLCI Serviço de Socorros e Luta Contra Incêndios.

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

SUP Plástico de utilização única.

UE União Europeia.

VOR/DME Radio beacon that combines a VHF omnidirectional range (VOR) with a distance-measuring equipment (DME).

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. Juntámo-nos a novos parceiros que, como nós, empenham-se na construção de um futuro mais equilibrado.

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

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

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

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

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

	2021	2022	2023
EMISSIONES DE CARBONO (tCO₂)			
TOTAL	448	652	543
Scope 1 - Combustível GSE	50	46	44
Scope 2 - Eletricidade	398	606	500
COMBUSTÍVEL (LITROS)			
GSE/Equipamentos	18.138	16.811	15.860
ELETRICIDADE (KWH)			
	590.874	899.163	1.093.856
RESÍDUOS			
TOTAL RESÍDUOS (T)	7,9	8,1	8,1
Resíduos Perigosos	7,4	7,6	8,0
Resíduos não perigosos	0,5	0,5	0,1
Valorização (%)	49,3	54,3	38,1
Eliminação (%)	50,7	45,6	61,8
ÁGUA (M³)			
	17.700	12.485	34.717
PAPEL ADQUIRIDO (T)			
	-	0,3	0,3
PNEUS (UNI)			
GSE/equipamentos	6	6	8
RECLAMAÇÕES E COIMAS			
	0	0	0

CV dos Membros do Conselho de Administração

Teresa Gonçalves

Habilitações Literárias/Formação complementar

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

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

University of Cambridge. Certification in Business Sustainability Management.

Data de Nascimento

30/05/1977

Percurso Profissional

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

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

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

José Roque

Habilitações Literárias/Formação complementar

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

Data de Nascimento

07/10/1961

Percurso Profissional

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

Dinis Modesto

Habilitações Literárias/Formação complementar

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

Data de Nascimento

07/05/1983

Percurso Profissional

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

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

SATA – Gestão de Aeródromos, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2023

Índice

Demonstração da posição financeira.....	4
Demonstração dos resultados.....	5
Demonstração do rendimento integral	6
Demonstração da alteração dos capitais próprios	7
Demonstração dos fluxos de caixa	8
Anexo às demonstrações financeiras.....	9
1. Introdução.....	9
1.1 IMPACTOS DIRETOS DA PANDEMIA	9
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO	11
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	12
1.4 IMPACTOS DAS MEDIDAS TOMADAS APÓS A PANDEMIA NA SGA	16
1.5 EVOLUÇÃO CRITÉRIOS DE ESG	18
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	19
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	19
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	19
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	21
3. Principais políticas contabilísticas.....	21
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	21
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	22
3.3 ATIVOS INTANGÍVEIS	22
3.4 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	23
3.5 ATIVOS FINANCEIROS.....	24
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	26
3.7 INVENTÁRIOS.....	26
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	26
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	26
3.10 CAPITAL SOCIAL	27
3.11 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS	27
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR	27
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	27
3.14 PROVISÕES	28
3.16 LOCAÇÕES	29
3.17 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	31
3.18 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO.....	31
3.19 RÉDITO	32
3.20 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	33
3.21 EVENTOS SUBSEQUENTES.....	33
4. Políticas de gestão do risco financeiro.....	33
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	36

5.1 PROVISÕES (NOTA 20).....	36
5.2 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6)	36
5.3 IMPARIDADES (NOTA 9, 10 E 11)	37
5.4 BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO (NOTA 21 E 26).....	37
5.5 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 8).....	37
6. Ativos fixos tangíveis	38
7. Ativos intangíveis.....	40
8. Ativos e passivos por impostos diferidos	40
9. Inventários	42
10. Clientes	42
11. Outras contas a receber	43
12. Outros ativos correntes.....	44
13. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar	45
14. Caixa e equivalentes de caixa.....	45
15. Capital e Reservas	45
16. Empréstimos obtidos.....	46
17. Fornecedores.....	46
18. Outras contas a pagar	46
19. Outros passivos correntes.....	47
20. Provisões	47
21. Obrigações de benefícios de reforma e outros.....	48
22. Ativos e passivos financeiros por categoria	48
23. Serviços prestados	48
24. Subsídios à exploração	49
25. Fornecimentos e serviços externos	50
26. Gastos com o pessoal	51
27. Outros rendimentos e ganhos	52

28. Outros gastos e perdas	52
29. Gastos e rendimentos financeiros	52
30. Imposto do exercício	53
31. Contingências.....	53
32. Partes relacionadas	54
33. Eventos subsequentes	57

Demonstração da posição financeira

	Nota	2023	2022
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	17 289	14 842
Ativos intangíveis	7	102 729	-
Investimentos financeiros		447	447
Ativos por impostos diferidos	8	121 454	152 295
		241 919	167 584
Corrente			
Inventários	9	1 175	1 259
Clientes	10	402 032	342 570
Outras contas a receber	11	12 866 235	10 323 803
Outros ativos correntes	12	238 360	132 054
Caixa e equivalentes de caixa	14	23 700	366 982
		13 531 503	11 166 668
Total do Ativo		13 773 421	11 334 252
Capital Próprio			
Capital social	15	250 000	250 000
Reservas legais	15	91 557	91 557
Resultados acumulados	15	792 459	1 308 522
Resultado líquido do exercício		280 078	(511 323)
Total Capital Próprio		1 414 094	1 138 756
Passivo			
Não corrente			
Provisões	20	225 000	225 000
Obrigações de benefícios de reforma e outros	21	573 068	598 892
		798 068	823 892
Corrente			
Fornecedores	17	1 119 685	1 128 602
Outras contas a pagar	18	10 389 772	8 201 634
Imposto sobre o rendimento a pagar	13	12 051	3 411
Outros passivos correntes	19	39 751	37 957
		11 561 259	9 371 604
Total Passivo		12 359 327	10 195 496
Total do Capital Próprio e Passivo		13 773 421	11 334 252

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

Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Serviços prestados	23	3 856 993	3 455 855
Subsídios à Exploração	24	1 623 870	-
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	9	(1 959)	(8 332)
Fornecimentos e serviços externos	25	(4 116 447)	(3 243 829)
Gastos com o pessoal	26	(1 361 227)	(1 164 123)
Outros rendimentos e ganhos	27	1 237	-
Outros gastos e perdas	28	<u>(1 522)</u>	<u>(5 382)</u>
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		944	(965 811)
Gastos de reestruturação	21 e 26	53 022	(50 212)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	(19 637)	(15 968)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	10	9 400	10 500
Resultado operacional		<u>43 729</u>	<u>(1 021 491)</u>
Gastos financeiros	29	(81 615)	(67 515)
Rendimentos financeiros	29	<u>358 653</u>	<u>428 828</u>
Resultados antes de impostos		<u>320 767</u>	<u>(660 178)</u>
Imposto sobre o rendimento do exercício	30	<u>(40 689)</u>	<u>148 855</u>
Resultado líquido do exercício		<u>280 078</u>	<u>(511 323)</u>

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Resultado líquido do exercício		280 078	(511 323)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos e outros		(4 739)	56 733
		<u>(4 739)</u>	<u>56 733</u>
Outros rendimentos do exercício - líquidos de imposto		(4 739)	56 733
Total do rendimento integral do exercício		275 339	(454 590)

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	<u>Nota</u>	<u>Capital social</u>	<u>Reservas legais</u>	<u>Resultados acumulados</u>	<u>Resultado líquido</u>	<u>Total</u>
1 de Janeiro de 2022		250 000	91 557	1 262 282	(10 494)	1 593 345
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(511 323)	(511 323)
Remensurações		-	-	56 733	-	56 733
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	(10 494)	10 494	-
		-	-	46 239	(500 829)	(454 589)
A 31 de dezembro de 2022		250 000	91 557	1 308 522	(511 323)	1 138 756
Resultado líquido do exercício		-	-	-	280 078	280 078
Remensurações		-	-	(4 739)	-	(4 739)
Aplicação do resultado líquido do exercício	15	-	-	(511 323)	511 323	-
		-	-	(516 062)	791 401	275 339
A 31 de dezembro de 2023		250 000	91 557	792 459	280 078	1 414 094

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		6 248 725	6 806 594
Pagamentos a fornecedores		(7 152 377)	(4 834 794)
Pagamentos ao pessoal		(1 345 177)	(1 124 364)
Caixa gerada pelas operações		(2 248 830)	847 436
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(1 208)	(2 361)
Outros recebimentos/ pagamentos		(264 110)	(378 649)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(2 514 148)	466 426
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(26 046)	(15 285)
Ativos intangíveis	7	(102 729)	-
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	11	(771 711)	(6 224 719)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(900 486)	(6 240 004)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	-	1 700 000
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	18	3 071 352	-
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	-	(1 700 000)
Juros e gastos similares		-	(26 910)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		3 071 352	(26 910)
Variação de caixa e seus equivalentes			
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	14	366 982	6 167 470
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	14	23 700	366 982

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“Empresa”, “SATA”, “SGA” ou “SATA Gestão de Aeródromos”) é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, tendo sido constituída a 12 de janeiro de 2005. Tem como objeto social a exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores.

A SATA é detida a 100% pela SATA Holding, S.A (“SATA Holding”) (Ver Nota 1.3 - Reestruturação societária do Grupo SATA 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 Internacional – Azores Airlines, S.A (“Azores Airlines”), formando assim o Grupo SATA (“Grupo”).

No seguimento do concurso público internacional, o Governo Regional dos Açores (“GRA”), atribuiu à Empresa a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de um contrato assinado a 1 de julho de 2005 (Nota 3.18). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. Atualmente a SGA está na segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020, terminando a 30 de junho de 2025. Não foi ainda lançado novo concurso para assegurar a concessão após este período do contrato.

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 Açores¹;
- 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 coronavírus²;
- 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 temporários³;

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

² 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.

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

- 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 euros⁴;
- 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 financeiras⁵.

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 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

⁴ 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

⁵ 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

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

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

1.2 Plano de Reestruturação

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e 2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores⁶ é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

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

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

⁶ Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

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

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

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

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

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

Face ao Plano de Reestruturação Aprovado, a Empresa registou um aumento da operação, com um crescimento dos movimentos de aeronaves de 15% face ao projetado, enquanto que os movimentos de passageiros apresentam uma variação positiva de 35%. No que diz respeito à carga e correio movimentada nos aeródromos os valores registados são 31% superiores ao estimado no Plano de Reestruturação.

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, na qualidade de acionista única, para se tornar a sociedade-mãe do Grupo SATA, passando a deter a totalidade do capital social da SATA Air Açores, e das suas subsidiárias, entre outras, Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como, em momento ulterior, a nova entidade resultante da desvinculação da atividade de assistência em escala até agora assegurada pelas transportadoras.

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

- Constituição de uma nova sociedade comercial (SATA Holding), cujo capital social será integralmente subscrito e realizado pela Região Autónoma dos Açores, designadamente mediante a subscrição de ações num aumento de capital por entradas em dinheiro e por entradas em espécie, cujo objeto social será a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização.

- Venda da participação de 100% do capital social detida pela Região Autónoma dos Açores na SATA Air Açores à SATA Holding;
- Venda à SATA Holding pela SATA Air Açores de 100% do capital social das suas subsidiárias Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como a cessão de créditos intra grupo devidos pelas subsidiárias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 50.000 ações nominativas escriturais, com o valor nominal de 5 euros cada, representativas da totalidade do capital social e direitos de voto da SATA 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 deliberado uma entrada em dinheiro através da SATA Holding, no montante de 26.000.000 euros, convertida em prestações acessórias.

Privatização Azores Airlines

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

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

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

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

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

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 18 de abril 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 SGA

1.4.1 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 SATA no ano de 2021.

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

Impostos Diferidos (Nota 8)

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

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

O Orçamento de Estado aprovado para 2023, 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 a expectativa de renovação do contrato de concessão e o Plano de Reestruturação Aprovado, em 31 de dezembro de 2023, a SATA tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2020 e 2022, correspondentes a impostos diferidos no montante de 121,5 milhares de Euros, e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspectiva 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 9 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITDA de 1,52% ao ano.

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

1.4.2 Continuidade das operações

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

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

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

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

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

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

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

1.5 Evolução critérios de ESG

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

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

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

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para a análise das demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2023, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente comparáveis.

3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 Empresa não apresentava saldos em moeda estrangeira.

3.2 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

	<u>Anos</u>
Equipamento básico	Entre 5 a 12 anos
Ferramentas	Entre 5 a 12 anos
Equipamento administrativo	Entre 4 a 10 anos
Outras ativos tangíveis	Entre 3 a 20 anos

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

As vidas úteis dos ativos são revistas em cada relato financeiro, para que as depreciações praticadas estejam em conformidade com os padrões de consumo dos ativos. 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 dos resultados do exercício.

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.16.

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

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

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

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

3.5 Ativos financeiros

Classificação

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

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

Todas as aquisições e alienações destes investimentos são reconhecidas 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 dos resultados. Quando o ativo financeiro é desreconhecido, o ganho ou perda acumulado em outro rendimento integral é reclassificado para resultado do período.

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

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

Para os restantes instrumentos financeiros onde não é adotada a abordagem simplificada referida, a SATA 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 SATA 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.

3.6 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.7 Inventários

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

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

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

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

3.8 Clientes e Outras contas a receber

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

3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.10 Capital social

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

3.11 Empréstimos obtidos

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

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

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

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

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

3.12 Outras contas a pagar

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

3.13 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

Os impostos diferidos passivos são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis.

3.14 Provisões

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

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

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

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

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

A Empresa reconhece uma provisão para custos com reestruturação quando os critérios gerais de reconhecimento de provisões estejam cumpridos, nomeadamente quando existe um plano formal detalhado para a reestruturação e tenha sido criada a expectativa válida nos afetados de que levará a efeito a reestruturação ao começar a implementar esse plano ou ao anunciar as suas principais

características aos afetados por ele. Os gastos subjacentes são reconhecidos na demonstração de resultados na rubrica gastos de reestruturação.

3.15 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

➤ Benefícios pós emprego

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

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

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

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

3.16 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 do 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 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 a alteração dos pagamentos resulte de uma alteração na taxa de juros flutuante, caso em que é utilizada uma taxa de desconto revista.

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, sendo o passivo da locação remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos, usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa não realizou nenhum ajuste desta natureza durante os exercícios apresentados.

Os ativos por direito de uso compreendem a mensuração inicial do passivo correspondente, os pagamentos efetuados antes ou do 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.

3.17 Especialização dos exercícios

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

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

3.18 Concessão de serviço público aeroportuário

Conforme indicado na nota introdutória, a Empresa tem a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, inicialmente por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho de 2005, renovado por mais 5 anos com efeitos a 2 de julho de 2015, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores. Com a celebração do referido contrato de concessão, não foram transferidos os ativos construídos pela concedente (no caso concreto a Região Autónoma dos Açores) à Empresa, ficando esta, apenas, com a responsabilidade da sua manutenção e exploração, e realização de obras por conta da concedente (as quais apenas são relevadas contabilisticamente, através de uma conta a receber, pois com o termo da concessão, tais obras revertem para a concedente). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. Atualmente a SGA está na segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020, terminando a 30 de junho de 2025. Não foi ainda lançado novo concurso para assegurar a concessão após este período do contrato.

A Empresa adota a IFRIC 12 - Acordos de Concessão de Serviços ("IFRIC 12") para a concessão anteriormente referida.

A IFRIC 12 aplica-se a contratos de concessão de serviço público nos quais o concedente controla (regula):

- Os serviços a serem prestados pela concessionária (SATA) mediante a utilização da infraestrutura, a quem e a que preço; e
- Quaisquer interesses residuais no final do contrato.

A IFRIC 12 aplica-se a infra-estruturas:

- Construídas ou adquiridas pelo operador a terceiros; e
- Já existentes e às quais é dado acesso pelo operador.

Desta forma, e atendendo ao acima descrito, a concessão atribuída à SATA encontra-se abrangida no âmbito desta IFRIC uma vez que:

- i) A concessão é exercida em regime de serviço público, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e Aerogare das Flores;
- ii) As receitas da concessionária (taxas) são fixadas pelo membro do Governo Regional (concedente), após despacho favorável do membro do Governo Regional;
- iii) A extinção da concessão opera a reversão para a concedente de todos os bens do domínio público e dos demais, ainda que custeados pela concessionária, não podendo esta invocar direito de retenção ou reclamar indemnização; e
- iv) É da responsabilidade da concessionária os encargos com as obras de conservação/manutenção/ reparação ordinárias dos edifícios e equipamentos, bem como a aquisição de novos equipamentos e outros meios necessários ao normal funcionamento e desenvolvimento dos aeródromos concessionados.

Atendendo à tipologia da concessão e seu enquadramento legal, foi entendimento da Empresa que o modelo que melhor se adequa à sua realidade é o modelo do ativo financeiro, pelo facto do operador (a Empresa), ter direito contratual incondicional de receber dinheiro ou outro ativo financeiro do concedente, correspondente a montantes específicos ou determináveis, pelo que a Empresa regista um ativo financeiro a receber (conta a receber). Através deste modelo, a entidade concedente dispõe de poucos ou nenhuns poderes discricionários para evitar o pagamento, em virtude de o acordo ser, em geral, legalmente vinculativo.

3.19 Rédito

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

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 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, quando aplicável.

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, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos tangíveis e os empréstimos concedidos a empresas do Grupo SATA.

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 crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2023 ou 2022, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

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

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

Notação de <i>rating</i>	2023	2022	Fonte
A-	19 852	335 637	<i>Fitch Ratings</i>
BB+	-	5 124	<i>Fitch Ratings</i>
BA2	-	25 751	<i>Moody's</i>
BBB-	2 798	-	<i>Fitch Ratings</i>
	22 650	366 512	

ii. Risco de liquidez

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

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

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.2.

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

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos
31 de dezembro de 2023		
Fornecedores	1 119 685	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	10 429 523	-
	11 549 208	
	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos
31 de dezembro de 2022		
Fornecedores	1 128 602	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	8 239 591	-
	9 368 193	-

4.2 Gestão do risco de capital

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

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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 20)

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

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

5.2 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

Estes dois parâmetros são definidos de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração para os ativos em questão.

5.3 Imparidades (Nota 9, 10 e 11)

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

As imparidades de contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 10 e 11).

As imparidades de inventários são calculadas com base em critérios que atendem à natureza, finalidade de utilização, antiguidade e rotação de materiais (Nota 9).

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

5.4 Benefícios pós emprego (Nota 21 e 26)

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

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

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

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

5.5 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.

6. Ativos fixos tangíveis

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

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2023					
Custo de aquisição	314 107	812	241 273	78 233	634 425
Depreciações acumuladas	<u>(309 381)</u>	<u>(812)</u>	<u>(231 157)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(619 582)</u>
Valor líquido	<u>4 726</u>	<u>-</u>	<u>10 116</u>	<u>-</u>	<u>14 842</u>
Movimento de 2023					
Adições	6 871	-	15 213	-	22 084
Transferências e abates	-	-	(137)	-	(137)
Depreciação - exercício	(2 782)	-	(16 855)	-	(19 637)
Depreciação- transf. e abates	-	-	136	-	136
Valor líquido	<u>4 089</u>	<u>-</u>	<u>(1 644)</u>	<u>-</u>	<u>2 446</u>
31 de dezembro de 2023					
Custo de aquisição	320 978	812	256 349	78 233	656 372
Depreciações acumuladas	<u>(312 163)</u>	<u>(812)</u>	<u>(247 876)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(639 083)</u>
Valor líquido	<u>8 815</u>	<u>-</u>	<u>8 472</u>	<u>-</u>	<u>17 289</u>

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

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2022					
Custo de aquisição	312 609	812	228 747	78 233	620 401
Depreciações acumuladas	<u>(306 516)</u>	<u>(812)</u>	<u>(219 313)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(604 875)</u>
Valor líquido	<u>6 093</u>	<u>-</u>	<u>9 434</u>	<u>-</u>	<u>15 525</u>
Movimento de 2022					
Adições	1 498	-	13 787	-	15 285
Transferências e abates	-	-	(1 261)	-	(1 261)
Depreciação - exercício	(2 865)	-	(13 103)	-	(15 968)
Depreciação- transf. e abates	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1 261</u>	<u>-</u>	<u>1 261</u>
Valor líquido	<u>(1 367)</u>	<u>-</u>	<u>684</u>	<u>-</u>	<u>(683)</u>
31 de dezembro de 2022					
Custo de aquisição	314 107	812	241 273	78 233	634 425
Depreciações acumuladas	<u>(309 381)</u>	<u>(812)</u>	<u>(231 157)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(619 582)</u>
Valor líquido	<u>4 726</u>	<u>-</u>	<u>10 116</u>	<u>-</u>	<u>14 842</u>

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

7. Ativos intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se a aplicações desenvolvidas internamente para suporte das atividades da Empresa. A evolução registada para os exercícios apresentados é como segue:

	Programas computador	Ativos Intangíveis em curso	Total
A 1 de janeiro de 2023	_____	_____	_____
Valor líquido	-	-	-
Adições	30 187	72 542	102 729
	30 187	72 542	102 729
31 de dezembro de 2023			
Custo de aquisição	30 187	72 542	102 729
Amortizações acumuladas	-	-	-
Valor líquido	30 187	72 542	102 729

As adições verificadas em 2023 respeitam à capitalização de aplicações informáticas desenvolvidas internamente para apoio à atividade desenvolvida.

O valor de ativos intangíveis em curso diz respeito a programas informáticos desenvolvidos internamente, que a 31 de dezembro ainda se encontravam em fase de desenvolvimento.

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 os e 2022 saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 a taxa de imposto utilizada para o apuramento dos impostos diferidos ativos foi de 14,7%.

Ativos por impostos diferidos

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

	<u>Prejuízos fiscais</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2023	152 295	152 295
Constituição/reversão por resultados (Nota 30)	(30 841)	(30 841)
Movimento do exercício	(30 841)	(30 841)
A 31 de dezembro de 2023	121 454	121 454

	<u>Prejuízos fiscais</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2022	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 30)	152 295	152 295
Movimento do exercício	152 295	152 295
A 31 de dezembro de 2022	152 295	152 295

Prejuízos fiscais

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 considera que há uma maior probabilidade na realização dos impostos diferidos ativos.

Deste modo, em 2023, a SATA registou ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2020 e 2022, correspondentes a impostos diferidos no montante de 121,5 milhares de Euros (2022: 152,3 milhares de Euros), e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração a expectativa de renovação do contrato de concessão e as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais no período 2024 – 2025, conforme incluído no Plano de Reestruturação Aprovado e nas projeções de lucros fiscais aprovadas pelo Conselho de Administração da Empresa para os períodos remanescentes.

Considerando os pressupostos referidos, é exetável a recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2023 num período de 9 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITDA de 1,52% ao ano.

Em 31 de dezembro de 2023 os prejuízos fiscais detalham-se conforme segue abaixo:

Exercício do Prejuízo Fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023
2020	225 732
2022	600 284
	826 015

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2024, não existem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

9. Inventários

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

	2023	2022
Matérias primas/ subsidiárias	1 175	1 259
Total inventários	1 175	1 259

O custo dos inventários reconhecidos em 2023 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 1.959 Euros (em 2022: 8.332 Euros).

10. Clientes

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2023	2022
Clientes	434 825	407 762
	434 825	407 762
Imparidade clientes	(32 793)	(65 192)
Total Clientes	402 032	342 570

Imparidade de Clientes

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
A 1 de janeiro	65 192	75 692
Aumentos/Reduções	(9 400)	(10 500)
Utilizações	<u>(22 998)</u>	<u>-</u>
A 31 de dezembro	<u>32 793</u>	<u>65 192</u>

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

11. Outras contas a receber

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Empresas do Grupo (Nota 32)	10 741 853	9 557 669
SRTMI (Nota 32)	1 623 870	152 694
DRPFE (Nota 32)	100 724	282 487
Acréscimo de rendimentos		
Acréscimo de rendimentos SRTMI (Nota 32)	191 738	286 990
Outros devedores	208 049	43 963
Outras contas a receber	<u>12 866 235</u>	<u>10 323 803</u>

Em 31 de dezembro de 2023, a composição do saldo a receber das empresas do Grupo, apresenta alterações significativas decorrente da reorganização societária do Grupo SATA, ver Nota 1. A Empresa tem a receber o montante de 2.032 milhares de Euros da SATA Air Açores (2022: 8.399 milhares de Euros) e 8.709 milhares de Euros da SATA Holding, dois quais, 8.399 milhares de Euros transitaram da SATA Air Açores para a SATA Holding.

O valor a receber da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI") em 2023, inclui 825,3 milhares de euros respeitantes ao reequilíbrio financeiro para o período compreendido entre o 2º semestre de 2020 e o 1º semestre de 2021 e ainda a estimativa de reequilíbrio financeiro referente ao 2º semestre de 2021 e 1º semestre de 2022, no montante de 798,6 milhares de euros (Ver Nota 24). Em 31 de dezembro de 2022, os montantes a receber da SRTMI, no montante de 152,7 milhares de euros respeitava a um incidente nas instalações dos aeródromos a ser suportado pela referida Secretaria, que já se encontra liquidado.

O montante registado como acréscimo de rendimentos da SRTMI diz respeito ao valor do contrato de concessão do mês de dezembro, faturado em janeiro de cada ano seguinte.

Adicionalmente, a rubrica de outros devedores inclui o valor de 142 milhares de euros relativos ao reconhecimento de conta a receber de faturas referentes a 2023, recebidas no ano seguinte.

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 100,7 milhares de euros a receber da Direção Regional de Planeamento e Fundos Estruturais (“DRPFE”) relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 282,5 milhares de euros em 2022). Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à SRTMI no montante de 6.614.067 euros (7.786.774 Euros em 2022). Ver Nota 18.

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a SRTMI e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPFE, detalham-se como segue:

Ilha	2023			
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
Pico	15 035 279	10 477 443	(12 772 422)	(2 294 979)
S. Jorge	33 850 108	31 128 139	(32 923 130)	(1 794 991)
Flores	941 646	770 742	(888 917)	(118 175)
Corvo	10 633 619	6 003 017	(6 863 132)	(860 114)
Graciosa	24 881 952	8 333 138	(9 778 221)	(1 445 083)
	85 342 603	56 712 479	(63 225 822)	(6 513 343)

Ilha	2022			
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
Pico	14 494 943	10 268 085	(12 772 422)	(2 504 337)
S. Jorge	33 456 270	30 959 092	(32 923 130)	(1 964 038)
Flores	968 877	769 632	(888 917)	(119 285)
Corvo	10 567 044	5 867 988	(6 863 132)	(995 144)
Graciosa	25 015 330	6 513 550	(8 435 276)	(1 921 726)
	84 502 464	54 378 347	(61 882 877)	(7 504 530)

12. Outros ativos correntes

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

	2023	2022
Gastos diferidos	181 603	23 716
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	56 758	108 338
Outros ativos correntes	238 360	132 054

A variação ocorrida na rubrica de Gastos diferidos respeita ao recebimento antecipado de faturas de vigilância dos aeródromos a realizar nos períodos de janeiro a abril de 2024.

13. 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>
Estimativa de IRC (Nota 30)	(12 051)	(3 411)
Total	(12 051)	(3 411)

14. 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	1 050	470
Depósitos à ordem	22 650	341 512
Depósitos a prazo	-	25 000
Caixa e equivalentes de caixa	23 700	366 982

15. Capital e Reservas

Capital Social

Em 31 de dezembro de 2023, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 50.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Holding, de acordo com a reorganização societária ocorrida em 2023. Ver Nota 1.3.

Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2023 e 2022 a reserva legal encontra-se totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

Resultados acumulados

Por deliberação da Assembleia Geral da Empresa do dia 23 de maio de 2023, o resultado líquido negativo do exercício findo a 31 de dezembro de 2022, no montante de 511.323 Euros, foi transferido para a rubrica de resultados acumulados na sua totalidade.

16. Empréstimos obtidos

Empréstimos obtidos

Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa mantém ativa uma linha crédito, sob forma de conta-corrente caucionada, no montante limite de 1 milhões de Euros. Não foram efetuadas quaisquer utilizações da referida linha de crédito no ano de 2023.

17. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Fornecedores c/c	1 119 383	1 128 299
Faturas em receção e conferência	303	303
	<u>1 119 685</u>	<u>1 128 602</u>

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:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Secretaria Regional do Turismo Mobilidade e Infraestruturas (Notas 11 e 32)	6 614 067	7 786 774
Empresas do Grupo (Nota 32)	3 094 518	23 967
Outros acréscimos de gastos	503 167	219 598
Remunerações a liquidar	147 901	131 851
Outros	30 119	39 444
Total outras contas a pagar	<u>10 389 772</u>	<u>8 201 634</u>

A 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2022, a Empresa apresenta um montante a pagar à SRTMI, pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais não ter sido ainda totalmente executado (Nota 11).

O montante a pagar a Empresas do Grupo respeita ao saldo a pagar à Azores Airlines no valor de 3.093 milhares de Euros (Ver Nota 32).

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2024.

19. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o detalhe da rubrica de outros passivos correntes é como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Estado e Outros Entes Públicos		
Segurança social	27 942	24 854
Imposto sobre o rendimento singular	11 809	10 880
Outros	-	2 223
Total outros passivos correntes	<u>39 751</u>	<u>37 957</u>

20. Provisões

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

	<u>Processos judiciais</u>	
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
A 1 de janeiro	225 000	225 000
Dotação/Redução	-	-
Utilização	-	-
A 31 de dezembro	<u>225 000</u>	<u>225 000</u>

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

Em 2021 foi reconhecida uma provisão de 225.000 Euros, relativa a um processo administrativo, que se encontra a decorrer.

21. Obrigações de benefícios de reforma e outros

No decorrer de 2020, a Empresa implementou um plano de reestruturação, com processos de pré-reforma e reformas antecipadas, tendo registado o montante de 596.444 Euros referentes a esses gastos.

Em 2023, fruto do adiamento da data prevista de saída para situação de pré-reforma do colaborador com acordo firmado, foi efetuada uma revisão do valor da responsabilidade, tendo reduzido em 25,8 milhares de Euros (Nota 26).

Em 31 de dezembro de 2023 a Obrigação de benefícios de reforma totaliza 573.068 Euros (2022: 598.892 Euros).

22. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022:

	2023			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Caixa e seus equivalentes	23 700	-	-	23 700
Clientes e outras contas a receber	13 076 529	-	191 738	13 268 267
Total ativos financeiros	13 100 228	-	191 738	13 291 967
Passivos				
Fornecedores e outras contas a pagar	10 858 390	-	651 067	11 509 457
Total passivos financeiros	10 858 390	-	651 067	11 509 457
	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	
Ativos				
Caixa e seus equivalentes	366 982	-	-	366 982
Clientes e outras contas a receber	10 379 383	-	286 990	10 666 373
Total ativos financeiros	10 746 365	-	286 990	11 033 355
Passivos				
Fornecedores e outras contas a pagar	8 978 787	-	351 449	9 330 236
Total passivos financeiros	8 978 787	-	351 449	9 330 236

23. Serviços prestados

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Prestação de serviços		
Taxas aeroportuárias	2 068 211	1 877 413
Serviços de gestão	1 705 672	1 548 226
Cedência Pessoal	83 110	30 217
Total prestação de serviços	<u>3 856 993</u>	<u>3 455 855</u>

A variação dos valores registados dos Serviços de gestão prende-se com o contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, que prevê um valor de receita a deduzir da receita operacional. De acordo com a Cláusula 13.^a do Caderno de Encargos, a Concessionária tem direito a receber, como contrapartida pela prestação de serviços, uma compensação financeira anual, a qual será deduzida das receitas provenientes das taxas previstas na Cláusula 6.^a do Caderno de Encargos (taxas de tráfego, taxas de assistência em escala – *handling* -, taxas de ocupação e taxas de natureza comercial). Esta compensação financeira é paga em prestações mensais e é atualizada anualmente de acordo com a evolução do Índice de Preços no Consumidor, excluída a habitação, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística⁷.

O impacto positivo verificado na receita operacional, proveniente da cobrança das taxas aeroportuárias está relacionado com o aumento de voos e de passageiros, face ao ano anterior.

Adicionalmente, a SATA tem direito à reposição do equilíbrio financeiro⁸ caso se verifiquem: 1) imposições de alterações do contrato de concessão, por ato unilateral da Concedente, fundadas em razões de interesse público e devidamente fundamentadas; 2) a ocorrência de alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou a Proposta, desde que resulte um substancial aumento de encargos; 3) a ocorrência de casos de força maior que impossibilite ou torne excessivamente oneroso o cumprimento das obrigações da Concessionária. Ver Nota 24.

24. Subsídios à exploração

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Subsídios à exploração		
Reequilíbrio Financeiro 2020/2021	825 253	-
Reequilíbrio Financeiro 2021/2022	798 617	-
	<u>1 623 870</u>	<u>-</u>

Decorrente do Acordo de Renovação celebrado em 30 de junho de 2020, que prorrogou o Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores pelo período adicional de 5 anos, com início a 1 de julho de 2020 e término no próximo dia 30 do mês de junho de 2025, procedeu-se ao registo dos valores dos reequilíbrios financeiros respeitantes ao 2º Semestre de 2020 - 1º Semestre de 2021 no

⁷ Cf. previsto no n.º 3 da Cláusula 13.^a do Caderno de Encargos.

⁸ Cf. cláusula 21.^a do Caderno de Encargos.

montante de 825.253 Euros, já aprovado a esta data pela SRTMI, e estimativa do 2º Semestre de 2021 – 1º Semestre de 2022 no montante de 789.617 Euros, em aprovação por parte da SRTMI.

25. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2023 e 2022 é como segue:

	2023	2022
Vigilância e segurança	2 176 989	1 919 871
Conservação e reparação	663 020	279 053
Cedência de pessoal	507 750	422 127
Limpeza, higiene e conforto	234 034	162 358
Eletricidade	192 669	126 922
Seguros	82 979	68 937
Taxas de tráfego	61 000	61 000
Honorários e serviços especializados	59 341	72 852
Deslocações e estadas	25 591	15 468
Comunicações	22 297	32 128
Combustíveis	20 880	28 329
Água	17 733	18 291
Outros fluídos	13 729	25 719
<i>Management Fee</i>	12 763	-
Outros	25 671	10 774
	4 116 447	3 243 829

Os fornecimentos e serviços externos são a maior componente dos gastos operacionais da Empresa, representando em 2023 cerca de 75% (73% em 2022) do total dos gastos operacionais (excluindo gastos de reestruturação e amortizações).

O aumento verificado nos gastos com vigilância e segurança resulta da atualização do contrato de prestação de serviços com os bombeiros em 2023, não obstante, o significativo aumento das horas extras registadas devido ao aumento operacional.

Tem-se registado um aumento acentuado na rubrica de Conservação e reparação, resultante das manutenções de novos equipamentos/infraestruturas que foram sendo adquiridos ao longo dos anos, dos quais resultam trabalhos de conservação/manutenção, como é o caso em 2023 da remodelação da envolvente do armazém SSLCI's (Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios) do Aeródromo do Pico.

Ao longo dos anos as infraestruturas sob concessão da SGA têm vindo aumentar (número e dimensões dos Edifícios), pelo que o incremento nos custos relativos às limpezas têm sido reflexo da sua implementação a todas as áreas existentes (Aerogares, Armazéns de Placa/Carga, TWR (Torre de Controlo), SSLCI's (Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios), impactada também pelo aumento da periodicidade destes serviços.

26. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2023 e 2022, foram como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Remunerações		
Pessoal	1 033 747	853 305
Sub-total	1 033 747	853 305
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	234 819	188 477
Outros	92 661	122 341
Sub-total	327 480	310 818
Gastos com o pessoal	1 361 227	1 164 123

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

O aumento verificado em 2023 face a 2022 na rubrica 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.

Gastos de reestruturação

Em 2023 e 2022 a Empresa registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas	53 022	(50 212)
Total	53 022	(50 212)

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.

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, no valor de 587.428 Euros. Em 2022, fruto da revisão do valor de pré-reforma de um colaborador, a Empresa registou um aumento da responsabilidade de 50.212 Euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%), registada em resultados acumulados. Em 2023, fruto do adiamento da data de prevista de saída para situação de pré-reforma do colaborador com acordo firmado, foi efetuada nova revisão do valor da responsabilidade. A Empresa registou uma redução da responsabilidade no montante de 25,8 milhares de Euros (Nota 21), tendo sido registados 30,6 milhares de Euros na demonstração de resultados (53 milhares de Euros em ganhos de reestruturação e 22,5 milhares de Euros em gastos financeiros), parcialmente compensados pela revisão da taxa de desconto de 3,75% para 3,5%, no montante de 4,7 milhares de Euros, registados na demonstração do rendimento integral.

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

27. Outros rendimentos e ganhos

O detalhe da rubrica de outros rendimentos e ganhos encontra-se o no quadro seguinte:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Rendimentos suplementares	1 237	-
Total Outros rendimentos e Ganhos	<u>1 237</u>	<u>-</u>

28. Outros gastos e perdas

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Impostos	38	4 668
Comissões, taxas e outros	210	-
Outros	1 275	714
Total outros gastos e perdas	<u>1 522</u>	<u>5 382</u>

29. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Gastos financeiros		
Comissões, taxas e outros	58 336	40 605
Juros - partes relacionadas (Nota 32)	23 166	-
Juros de empréstimos obtidos	113	26 910
	<u>81 615</u>	<u>67 515</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 32)	358 653	428 828
	<u>358 653</u>	<u>428 828</u>

Os juros obtidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo, SATA Holding, SATA Air Açores e Azores Airlines por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 32).

De referir que, no decorrer de 2023 foi realizada a reorganização societária do Grupo SATA de acordo com o definido no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia. Ver Nota 1.

30. 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 13)	(12 051)	(3 411)
Imposto diferido (Nota 8)	(30 841)	152 295
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	<u>2 202</u>	<u>(29)</u>
Imposto sobre o rendimento	<u>(40 689)</u>	<u>148 855</u>

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Resultado antes de Imposto	320 767	(660 178)
Taxa de Imposto	<u>14,7%</u>	<u>14,7%</u>
	<u>47 153</u>	<u>(97 046)</u>
Tributação autónoma	2 282	3 411
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	(2 202)	(29)
Imposto diferido de Prejuízos Fiscais de anos anteriores	2 861	(61 191)
Benefícios fiscais	-	516
Diferenças permanentes	669	-
Diferenças temporárias sem imposto diferido	(12 182)	5 485
Derrama	<u>2 110</u>	<u>-</u>
Imposto s/ rendimento	<u>40 689</u>	<u>(148 855)</u>
Taxa efetiva de imposto	12,7%	22,5%

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	<u>1,00%</u>	<u>-</u>
	<u>15,70%</u>	<u>14,70%</u>

31. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2023	2022
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	512 611	512 611
		512 611	512 611

A garantia prestada à Secretaria Regional da Economia foi efetuada ao abrigo do Contrato de Concessão atualmente em vigor.

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2022, a Empresa não apresenta ativos ou passivos contingentes passíveis de divulgação.

A 31 de dezembro de 2023, foi apurado um valor de reequilíbrio financeiro no montante de 1.194 milhares de Euros referente ao período 2º Semestre 2022 - 1º Semestre 2023, que não foi registado por se encontrar em fase preliminar de análise por parte da SRTMI.

32. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa é controlada pela SATA Holding, S.A. que detém 100% do capital da empresa de acordo com a reorganização societária firmada no ano de 2023 (Ver Nota 1). O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2023 e 2022, são como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Serviços prestados		
SATA Air Açores	738 397	532 377
SATA Internacional - Azores Airlines	71 410	169 286
	<u>809 807</u>	<u>701 663</u>
 Compras de serviços		
SATA Air Açores	197 317	192 060
SATA Internacional - Azores Airlines	371 433	291 067
SATA Holding	12 763	-
	<u>581 513</u>	<u>483 127</u>
 Rendimentos financeiros (Nota 29)		
SATA Air Açores	37 696	364 230
SATA Internacional - Azores Airlines	2 579	64 598
SATA Holding	318 377	-
	<u>358 653</u>	<u>428 828</u>
 Gastos financeiros (Nota 29)		
SATA Internacional - Azores Airlines	23 166	-
	<u>23 166</u>	<u>-</u>

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Cientes e Outras contas a receber (Nota 10 e 11)		
SATA Air Açores	2 032 498	8 399 013
SATA Internacional - Azores Airlines	-	1 158 656
SATA Holding	8 709 356	-
SRTMI	2 212 437	152 694
DRPFE	100 724	282 487
	<u>13 055 014</u>	<u>9 992 850</u>
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Outras contas a pagar (Nota 18)		
SATA Air Açores	-	23 893
SATA Internacional - Azores Airlines	3 094 518	74
SRTMI	6 614 067	7 786 774
	<u>9 708 585</u>	<u>7 810 741</u>

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 100.724 euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 282.487 Euros em 2022).

Em 31 de dezembro de 2022, os valores a receber da Azores Airlines e SATA Air Açores no montante de 9.557.669 Euros resultam de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, acrescidos de juros que se venceram a taxas normais de mercado. No seguimento da reorganização societária do Grupo SATA (Ver Nota 1.3) o montante a receber da SATA Air Açores foi transferido, na sua totalidade, para a SATA Holding. A 31 de dezembro de 2023 os montantes a receber mantêm a referida natureza.

A 31 de dezembro de 2023, a Empresa tem a pagar 3.094.518 euros à Azores Airlines, decorrente, sobretudo, de empréstimos obtidos para apoios de tesouraria, acrescido de juros.

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

33. Eventos subsequentes

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

A Presidente do Conselho de Administração e o Administrador Financeiro apresentaram a demissão dos respetivos cargos ao acionista, tornando-se a saída efetiva a 30 de abril de 2024.

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer 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

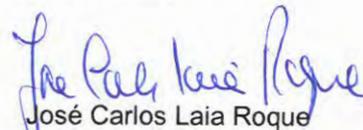


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Presidente)



José Carlos Laia Roque
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto
(Administrador)

Sócios
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

EXERCÍCIO DE 2023

Senhor Acionista:

No cumprimento do disposto na alínea g) do nº 1 do Artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, vimos apresentar o nosso Relatório e dar Parecer sobre o relatório de gestão, contas e proposta de aplicação do resultado que nos foram apresentados pelo Conselho de Administração da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A., relativos ao exercício de 2023.

- 1- No desempenho das funções de fiscalização que nos estão cometidas, acompanhamos, ao longo do exercício de 2023, a atividade da empresa, através da informação contabilística e de contactos estabelecidos com a administração e serviços.
- 2- De acordo com o nº 1 do Artigo 452º do Código das Sociedades Comerciais, apreciamos o relatório de gestão e as contas do exercício.

Considerando as verificações a que procedemos, no exercício da competência que nos é atribuída pelo Artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, somos de

PARECER

que a Assembleia Geral aprove:

- a) O relatório de gestão e as contas do exercício findo em 31 de dezembro de 2023;
- b) A proposta de aplicação do resultado constante do relatório de gestão.

Finalmente, o Fiscal Único deseja agradecer ao Conselho de Administração e aos Serviços da Empresa toda a colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 18 de abril de 2024

O FISCAL ÚNICO

Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.

Representada por:


Catarina Isabel Furtado Pacheco, ROC nº 1365

Registada na CMVM com o n.º 20160975

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2023 (que evidencia um total de 13.773.421 euros e um total de capital próprio de 1.414.094 euros, incluindo um resultado líquido de 280.078 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 das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”). Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre os saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., no montante de 2.032 milhares de euros (31 de dezembro de 2022: 8.399 milhares de euros), e da SATA Holding, S.A. no montante de 8.709 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

b) Em 31 de dezembro de 2023 encontram-se registados 798.617 euros na rubrica de outras contas a receber, referentes ao pedido de reequilíbrio financeiro junto da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas para o período correspondente ao 2.º semestre de 2021 e 1.º semestre de 2022, no âmbito do contrato de concessão em vigor, o qual ainda se encontra, na presente data, sujeito a verificação e aprovação. Deste modo, não estamos em condições de aferir, com razoável grau de segurança, quanto à mensuração do referido montante, pelo que não nos é possível concluir quanto ao respetivo impacto nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

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

Em 31 de dezembro de 2023 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 1.970 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 10.742 milhares de euros respeitam a saldos a receber de empresas do Grupo SATA, dos quais 8.709 milhares de euros respeitam ao acionista SATA Holding, S.A. conforme referido na secção “Bases para a opinião com reservas”.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.2 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”) (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) o contrato de concessão em vigor de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil na Região Autónoma dos Açores e (iv) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Entidade se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.2 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA e (iii) da rentabilidade operacional futura da Entidade.

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

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

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



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

Ênfase

Chamamos a atenção para o divulgado na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e conseqüente monitorização futura por parte da Comissão Europeia quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

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

Responsabilidades do órgão de gestão 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 distorção material 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.

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.

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)



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

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

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

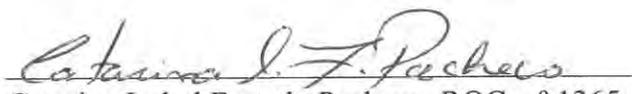
RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos das matérias 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, 18 de abril de 2024

Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
Representada por:


Catarina Isabel Furtado Pacheco, ROC n.º 1365
Registada na CMVM com o n.º 20160975



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2023 (que evidencia um total de 13.773.421 euros e um total de capital próprio de 1.414.094 euros, incluindo um resultado líquido de 280.078 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 ou possíveis efeitos das matérias referidas na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA ("Plano de Reestruturação Aprovado"). Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre os saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., no montante de 2.032 milhares de euros (31 de dezembro de 2022: 8.399 milhares de euros), e da SATA Holding, S.A. no montante de 8.709 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

b) Em 31 de dezembro de 2023 encontram-se registados 799 milhares de euros na rubrica de outras contas a receber, referentes ao pedido de reequilíbrio financeiro junto da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas para o período correspondente ao 2.º semestre de 2021 e 1.º semestre de 2022, no âmbito do contrato de concessão em vigor, o qual ainda se encontra, na presente data, sujeito a verificação e aprovação. Deste modo, não estamos em condições de aferir, com razoável grau de segurança, quanto à mensuração do referido montante, pelo que não nos é possível concluir quanto ao respetivo impacto nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

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 ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 1.970 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 10.742 milhares de euros respeitam a saldos a receber de empresas do Grupo SATA, dos quais 8.709 milhares de euros respeitam ao acionista SATA Holding, S.A. conforme referido na secção "Bases para a opinião com reservas".

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.2 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA ("Plano de Reestruturação Aprovado") (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) o contrato de concessão em vigor de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil na Região Autónoma dos Açores e (iv) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Entidade se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.2 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA e (iii) da rentabilidade operacional futura da Entidade.

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

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

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

Ênfase

Chamamos a atenção para o divulgado na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;

- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e
- f) comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

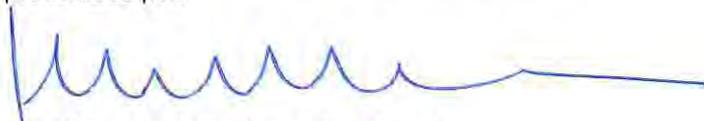
Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

18 de abril 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