



Relatório Anual  
Consolidado

2023





## I GRUPO SATA

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

## 2 MODELO DE GOVERNO

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

## 3 SOCIAL

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

## 4 AMBIENTE

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

## 5 DESEMPENHO

- 48 INDICADORES CHAVE
- 49 ROTAS
- 52 FROTA
- 54 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 60 ANÁLISE DOS RESULTADOS
  
- 65 APLICAÇÃO DE RESULTADOS SOBRE O RELATÓRIO
- 66 GLOSSÁRIO
- 68 ANEXOS
- 69 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
- 73 ANEXOS ESG
- 76 CV DOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
- 77 ANEXOS FINANCEIROS



“

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

Teresa Gonçalves  
CEO, Grupo SATA

# Mensagem da Presidente do Conselho de Administração

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

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

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

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

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

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

# Mensagem da Presidente do Conselho de Administração

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

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

## Desempenho operacional de excelência

Em 2023, o Grupo SATA registou um crescimento consistente de receita, tendo ultrapassado os 379 milhões de euros de receita consolidada, (+30,2% face a 2022). Este marco histórico demonstra a solidez da nossa estratégia e a confiança que os nossos clientes depositam em nós. O crescimento

foi impulsionado por um aumento significativo do número de passageiros transportados, que atingiu cerca de 2.397 mil passageiros, representando um aumento de +24,8% (+476 mil passageiros) face ao ano anterior. O Resultado Operacional antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA) de 30,9 milhões de euros que compara com os 12 milhões de euros de 2022, traduz o excelente ano operacional desenvolvido pelas empresas do Grupo SATA com uma variação 2,6 vezes superior ao ano anterior.

A performance das empresas do Grupo SATA tem sido de crescimento consistente e sustentado, tendo em 2023 superado as metas de receitas e EBITDA definidos no Plano de Restruturação, acordado com a Comissão Europeia, reflexo dos esforços comerciais, da eficiência da operação e do compromisso da gestão e das equipas no *turn around* da companhia.

### Foco nas pessoas

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

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

com o investimento em programas que permitem aos colaboradores aprimorar as suas habilidades e competências.

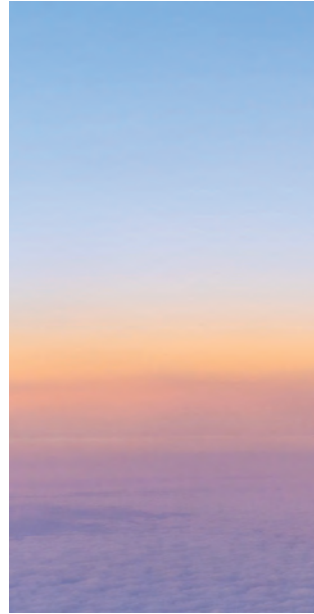
### Sustentabilidade

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

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

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

**Teresa Gonçalves**  
CEO, Grupo SATA



# Princípio da continuidade

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Visão

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

# Missão

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

# Valores

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

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

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



# Grupo SATA

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



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

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

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

# Enquadramento Macroeconómico Internacional

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



REABERTURA DA CHINA

MODERAÇÃO DAS DISRUPÇÕES NAS CADEIAS  
DE ABASTECIMENTO GLOBAIS

REDUÇÃO DOS CUSTOS ENERGÉTICOS

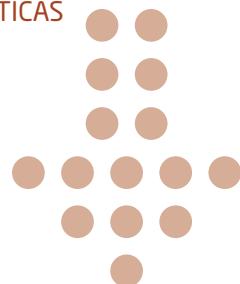
RESTRICÇÕES ECONÓMICAS E POLÍTICAS  
MONETÁRIAS RESTRITIVAS

MANUTENÇÃO DA INFLAÇÃO NUM  
NÍVEL ELEVADO

INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA

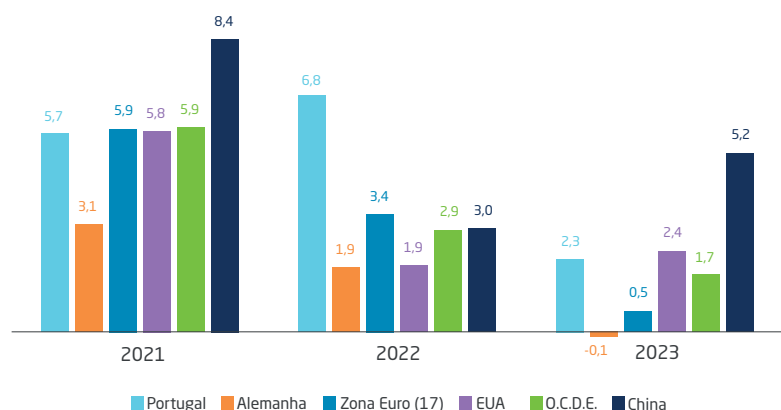
UCRÂNIA - RÚSSIA

ISRAEL - PALESTINA





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



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

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

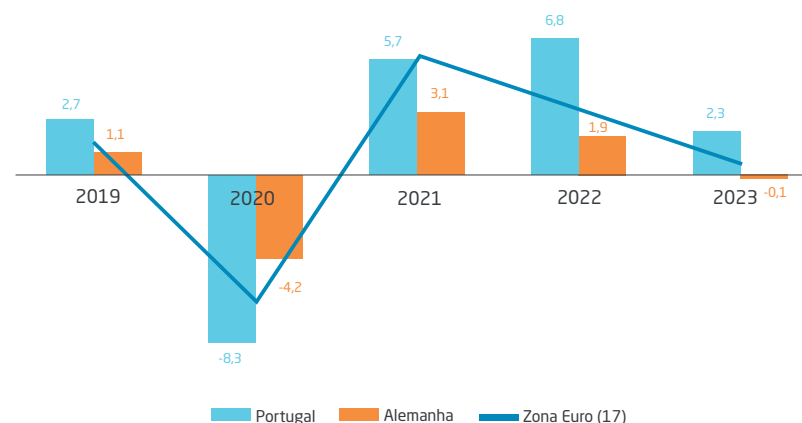
Ao longo de 2023, a economia da zona euro abrandou de um crescimento de 0,8% em termos homólogos no primeiro semestre, para uma contração de 0,1% no terceiro trimestre e, de acordo com projeções do O.C.D.E., encerra o ano com um crescimento

homólogo marginal de 0,5%.

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

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

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



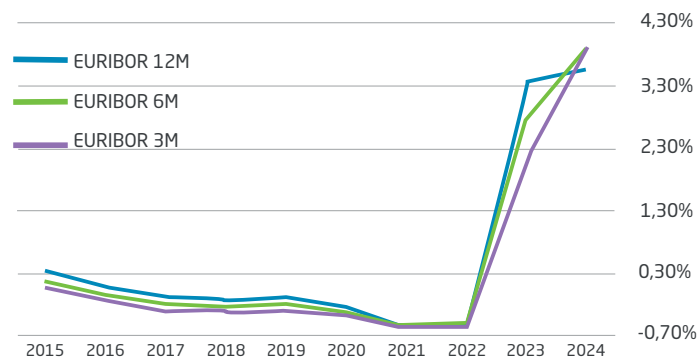
Esta evolução foi impulsionada pelo vigoroso crescimento das exportações, com contribuições positivas tanto das exportações de bens quanto, em maior medida, dos serviços e do consumo privado, o que compensou o desempenho menos favorável do investimento, especialmente na área da construção.

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

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

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

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



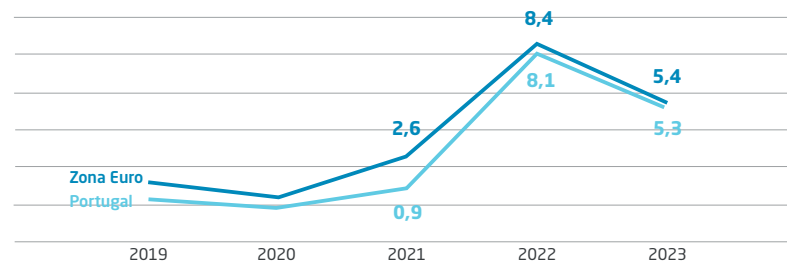
Na área do euro, em linha com o forte compromisso de assegurar a estabilidade de preços e o regresso da inflação ao objetivo de 2%, o Conselho do BCE iniciou, em julho de 2022, uma trajetória de aumento das taxas de juro diretoras. Até setembro de 2023, o aumento acumulado cifrou-se em 450 pontos base,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

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

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

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

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



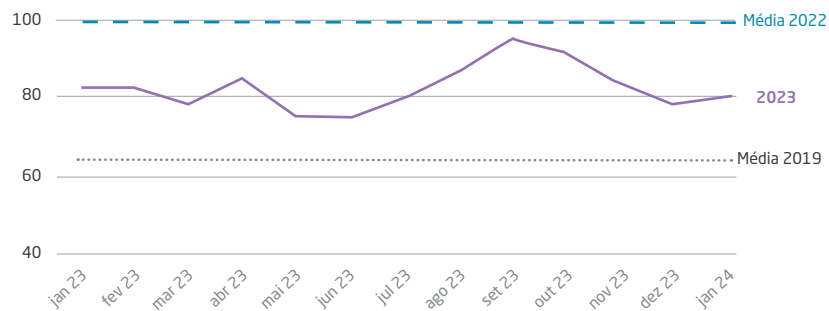
De acordo com publicação do I.N.E. para a economia portuguesa, em 2023, o Índice de Preços no Consumidor (IPC) registou uma taxa de variação média anual de 4,3% (7,8% em 2022). A trajetória de desaceleração nos preços dos bens tem sido determinada, sobretudo, pela queda no índice de preços dos produtos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

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

## Brent CIF NWE USD/barril

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

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

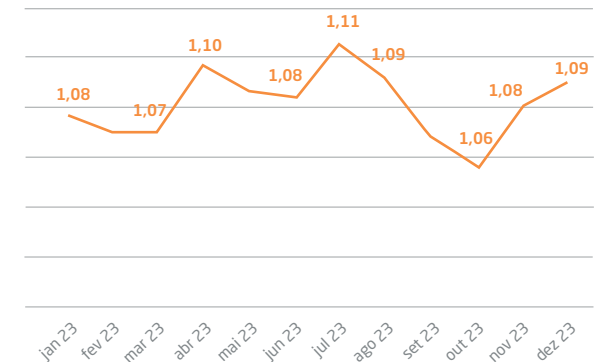


Segundo a Agência Internacional da Energia, durante o último trimestre de 2023, assistimos a uma quebra transversal na procura de petróleo na generalidade das economias mundiais. A desaceleração da atividade económica e o seu impacto na procura, sobretudo nas economias mais avançadas, têm equilibrado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

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

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

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



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

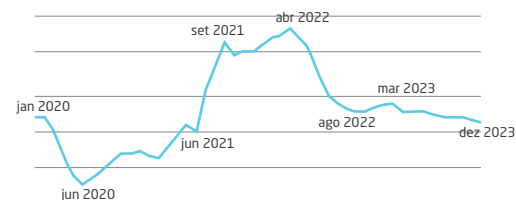
Enquanto a economia norte-americana demonstrava sinais de uma recuperação robusta, impulsionada por medidas de estímulo, investimentos e um mercado de trabalho resiliente, a zona euro enfrentava desafios distintos. Questões como a lenta recuperação pós-pandemia, políticas fiscais restritivas em alguns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

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

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

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

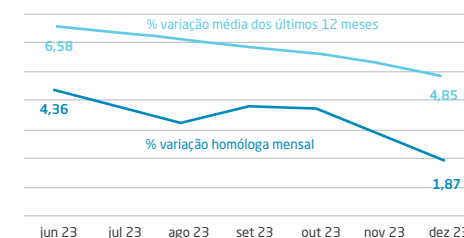
Indicador de atividade económica regional (%)<sup>1</sup>  
(% - Média móvel de 3 meses)



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

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

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

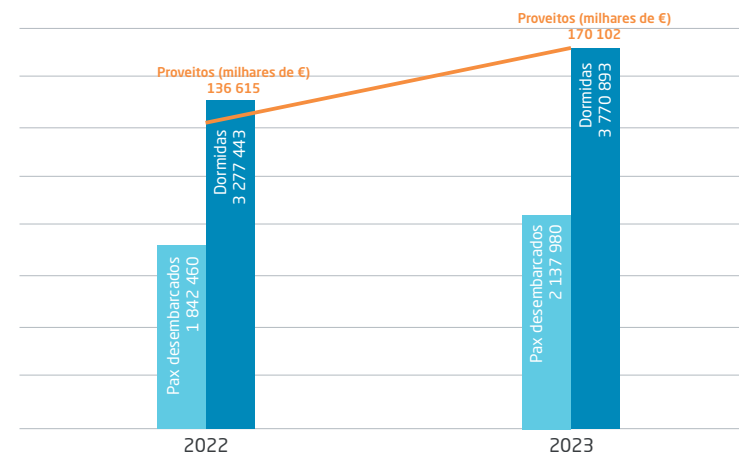


Nas importações, o comportamento foi inverso, com um aumento de 35% em termos homólogos, com maior destaque para aquisição de material de transporte (58,4%). Assim, o ano de 2023 encerrou com uma variação negativa do saldo de comércio internacional de bens anual, na ordem dos 80 milhões de euros, face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

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

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

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



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

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

# Transporte Aéreo 2023

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

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

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

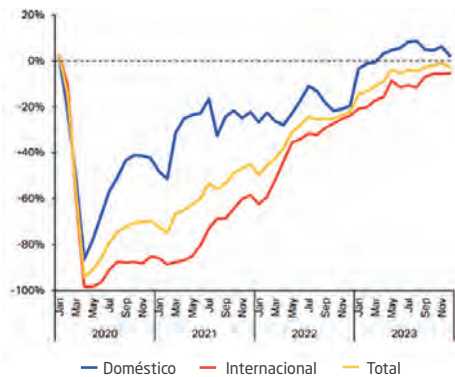
**Δ LOAD FACTOR** +3,6 p.p. vs 2022  
-0,3 p.p. vs 2019

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

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

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

Evolução tráfego vs 2019<sup>1</sup>



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

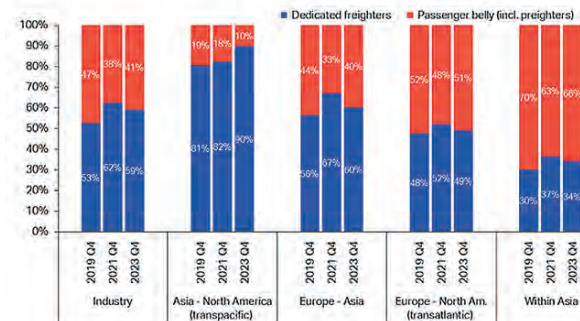
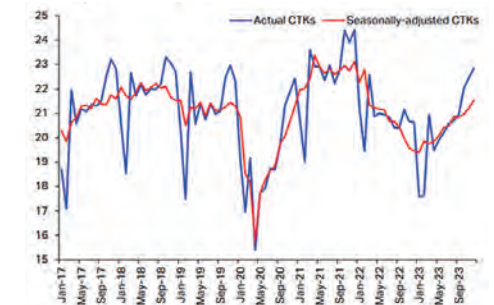
Com um desempenho sólido durante o período da Covid-19, o setor do transporte aéreo de carga teve durante os últimos dois anos, a sua procura exposta a desafios significativos, desde o abrandamento do crescimento económico num ambiente de inflação elevada, a escalada do conflito armado na Ucrânia e Médio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

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

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

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

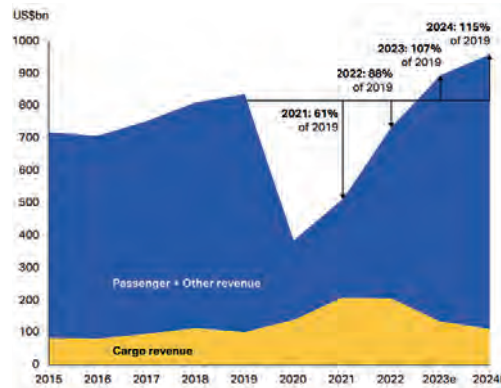
**Δ CARGO LOAD FACTOR** -5.9 p.p. vs 2022  
-2.7 p.p. vs 2019



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

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

Evolução da receita total setor <sup>1</sup>

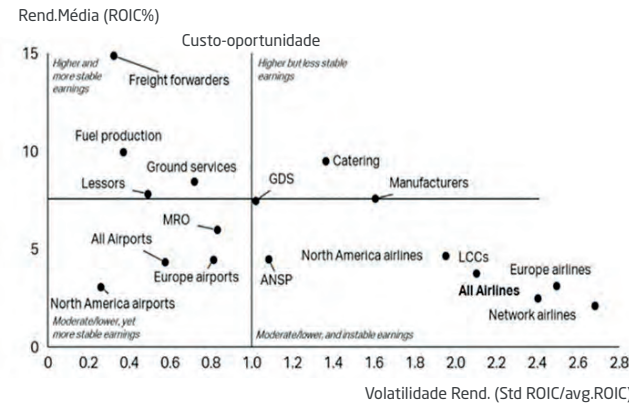


**A procura de uma maior sustentabilidade e a intenção de reduzir a pegada carbónica, deverá aumentar o consumo de “Sustainable Aviation Fuel” (SAF). O custo superior do SAF, associado aos custos de compensação de emissões, gerarão mais pressão sobre a já frágil rentabilidade do setor.**

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

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

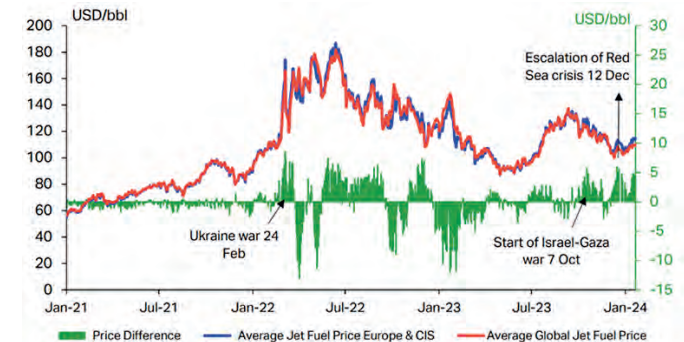
Matriz de Retorno do Capital Investido



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

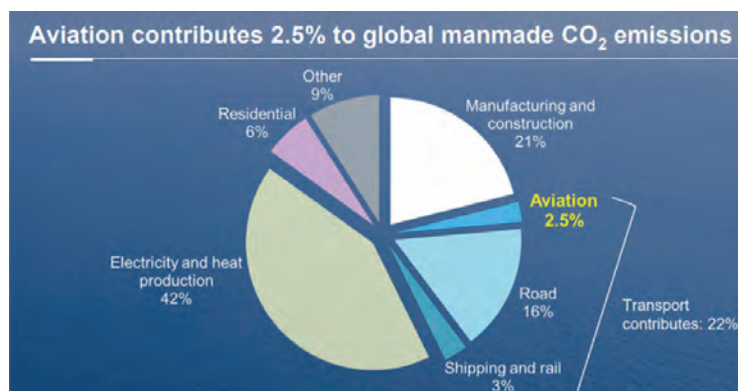
### Jet Fuel <sup>1</sup>

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



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

# Desafios da aviação nas alterações climáticas



IPCC - Intergovernmental Panel Climate Change

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

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

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



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



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

## Regulamentação EU

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

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

# Rumo a um futuro mais sustentável

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

>> Consulte o nosso Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050 na página 70 deste relatório.

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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



## Políticas corporativas

---

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

## Gestão do risco

---

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

# MODELO DE GOVERNO

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

Alinhamento com os ODS



# Os nossos compromissos

Um sistema 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 denunciadores 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 denuncia 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: 7 | % de participação: 100%

### Principais deliberações

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

## CONSELHO FISCAL

**Presidente:** Rúben Mota Cordeiro  
**Vogais do Conselho Fiscal:** Catarina Isabel Furtado Pacheco, Vera Silva Amaro

### Responsabilidades

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

### Remuneração

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

### Reuniões

N.º reuniões: 5 | % de participação: 100%

## REVISOR OFICIAL DE CONTAS

**PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas**

### Remuneração

10.100€ pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.

## 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

13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

### Pelouros

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

## Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

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

### Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

### Pelouros

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

## Mário Rogério Carvalho Chaves

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

### Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

### Pelouros

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

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

# Conselho de Administração

## Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

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

### Remuneração

13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

### Reuniões

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

### Pelouros

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

## Dinis Miguel Carvalho Modesto

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

### Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

### Reuniões

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

### Pelouros

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

## José Carlos Laia Roque

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

### Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

### Reuniões

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

### Pelouros

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

### Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira

João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte



# 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 polítics e monitorização do sistema de gestão de risco e controlo interno, realizando controlos de segundo nível. À terceira linha cabe uma função de auditoria independente, executada pela Auditoria Interna.

### RISCOS FINANCEIROS

#### Risco da taxa de câmbio

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

#### Risco de crédito

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

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

#### Risco de liquidez e capital

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

#### Risco de taxa de juro

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

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



## RISCOS ESTRATÉGICOS

### Regulamentação do setor

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

### Políticos

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

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

### Capital humano

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

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

### Ética e cultura organizacional

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

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

### Reputação e Imagem

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

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

### Proteção de Dados Pessoais

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

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

### Gestão Ambiental

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

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



## RISCOS OPERACIONAIS

### Sistemas de informação e Cibersegurança

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

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

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

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

# 1.698

ano 2022: 1.409  
ano 2021: 1.319

## Horas de formação

# 100.414

ano 2022: 110.894  
ano 2021: 71.029

## Consultas médicas realizadas

# 1.221

ano 2022: 1.231  
ano 2021: 1.007

## A nossa comunidade

# 200

 iniciativas

Mais do que servir os nossos clientes no transporte diário de passageiros e de bens, em 2023, o Grupo SATA reiterou o seu compromisso em contribuir para o bem-estar da comunidade em que opera. Esta dedicação foi evidenciada por mais de 200 ações de apoio a iniciativas solidárias, culturais e desportivas promovidas pelo grupo.

## 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

Reconhecemos os recursos humanos como o cerne do nosso sucesso. Assim, priorizamos a criação de um ambiente laboral saudável e motivador, capaz de garantir a segurança e o bem-estar de cada trabalhador.

Neste contexto, em 2023, reforçámos a implementação de políticas corporativas, programas de formação e iniciativas de saúde e bem-estar, capazes de fortalecer a valorização dos nossos trabalhadores e incentivá-los a oferecer o melhor serviço aos nossos clientes e à comunidade.

Alinhamento com os ODS



# As nossas pessoas



TRABALHADORES POR GÉNERO

Os dados relativos à distribuição de trabalhadores por género no Grupo SATA indicam uma maioria de trabalhadores do sexo masculino. Reconhecemos que a diversidade e inclusão no local de trabalho são fundamentais para promover um ambiente mais dinâmico e inovador, representativo das diversas perspetivas e experiências.



TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

A distribuição geográfica dos trabalhadores do Grupo SATA permanece constante em relação ao ano anterior, com a maior parte dos trabalhadores nas ilhas dos Açores, o que evidencia a relevância estratégica da região para as operações da empresa.

Trabalhadores por faixa etária	2022	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	42	36
Geração X (1965-1984)	953	944
Geração Y (1985-1999)	560	681
Geração Z (a partir de 2000)	14	37
Geração Y em funções de liderança	15	26

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

A decisão de investir no crescimento da Geração Y reflete o compromisso do Grupo SATA 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.



TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO

A predominância de trabalhadores com contratos permanentes (90%) evidencia o compromisso do Grupo SATA com a estabilidade e segurança laboral. Os restantes 10% que detêm contratos temporários desempenham um papel crucial na adaptação às flutuações sazonais das necessidades operacionais da organização.

número de ações de formação

**1.669**  
ano 2022: 1.605  
ano 2021: 1.281

volume de formandos

**7.140**  
ano 2022: 6.606  
ano 2021: 4.904

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Operações terrestres	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	1.541	568	3.988	145	837
Volume de horas	31.952	3.224	52.191	6.216	4.311

INDICADORES DE FORMAÇÃO

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

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

# SATA Saudável

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.



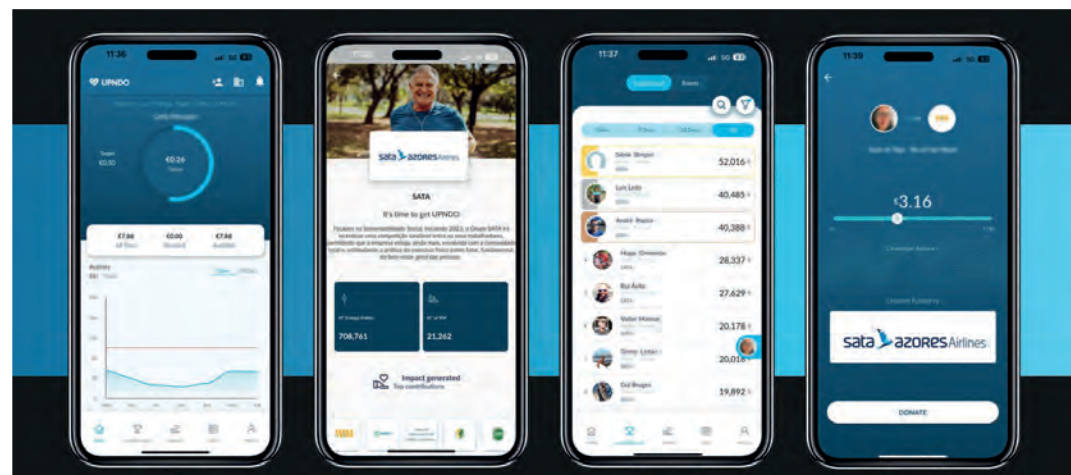
Este projeto foi criado com o intuito de proporcionar a todos os trabalhadores um ambiente de trabalho saudável a partir de três eixos fundamentais: a Promoção, a Prevenção e a Intervenção.

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



# 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



## Desenvolvemos novas políticas internas

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

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

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

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



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

### Team Building e confraternização entre colegas

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

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

### Participação nos Wellbeing Games

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

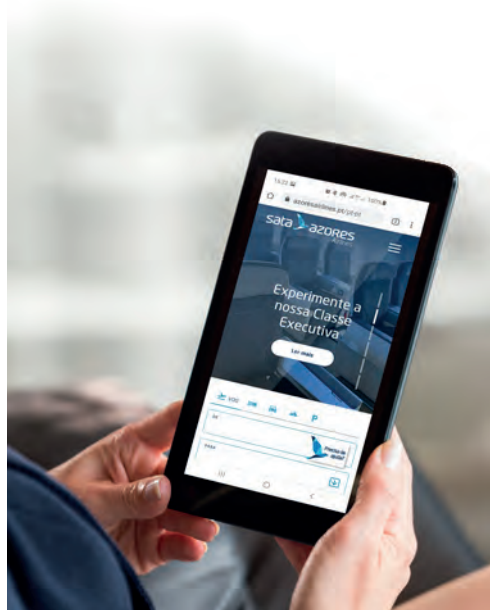


Na primeira edição dos WBG várias equipas de trabalhadores do Grupo SATA participaram nas modalidades de futebol, padel, ténis de mesa e corrida.



# Os nossos clientes

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



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

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

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

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

**24** horas, 7 dias por semana

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

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

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

*OBSERVAMOS UM CRESCIMENTO MUITO ACENTUADO DE MEMBROS SATA IMAGINE*

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

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



### BOLSA DE AMENIDADES A PASSAGEIROS DA CLASSE CONFORTO

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



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

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

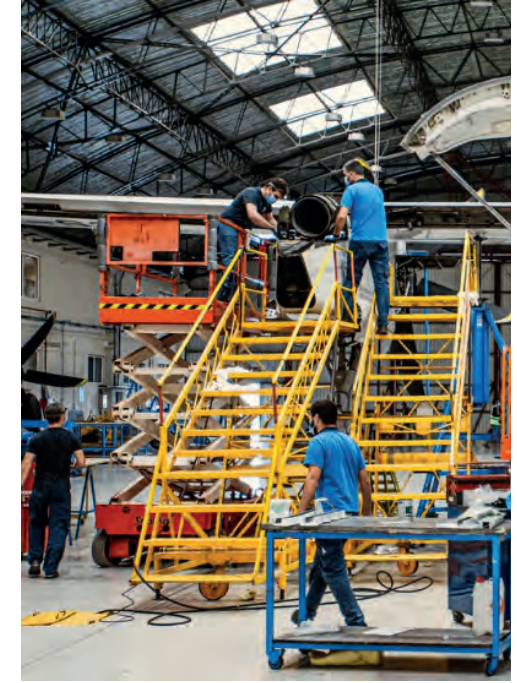


### TRABALHAMOS NA CAPTAÇÃO E FIDELIZAÇÃO DE CLIENTES

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

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

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



### USAMOS A TECNOLOGIA PARA AGILIZAR PROCESSOS

Em 2023, implementámos várias soluções tecnológicas para agilizar processos, reduzir custos e aprimorar a interação entre trabalhadores, clientes, consultores e auditores. Exemplos incluem:

- o "Purser Room", que facilita a elaboração de relatórios de voo com detalhes dos passageiros por assento;
- o "APD PNC", para avaliação de desempenho de pessoal navegante;
- a "Gestão de autorizações TMA (Técnico de Manutenção de Aeronaves)", que otimiza as emissões de autorizações, aprimorando, também, auditorias de segurança e qualidade;
- o "Formulário de requisições vouchers para irregularidades", que simplifica o processo de atribuição de vouchers de hotel pelas escalas.

# Continuámos a apostar no fortalecimento da Marca



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

+ 20.929  
seguidores em 2023

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

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

74 Campanhas      26 Presenças em feiras e eventos

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

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

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

**279.356**

ano 2022: 213.546  
ano 2021: 132.544

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

**81,9**

ano 2022: 85,8  
ano 2021: 98,4

Jet Fuel (t)

**88.182**

ano 2022: 67.247  
ano 2021: 41.690

Fuel Viaturas (l)

**177.873**

ano 2022: 174.554  
ano 2021: 135.768

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

**2.391.507**

ano 2022: 1.835.824  
ano 2021: 1.268.034

Energia (Gj)

**3.807.059**

ano 2022: 2.904.727  
ano 2021: 1.802.308

Resíduos (t)

**122,2**

ano 2022: 77,0  
ano 2021: 68,6

Água (m<sup>3</sup>) <sup>1</sup>

**62.596**

ano 2022: 29.260  
ano 2021: 31.138

## 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



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

## a estratégia de sustentabilidade

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

# Os nossos compromissos

## 2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assesment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

## 2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓

## 2025

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

## 2030

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

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

## 2050

Atingir a neutralidade carbónica.

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

# Resultados em 2023

## Revisão da Política de Sustentabilidade

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



## Certificação IEnvA

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

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



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

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

## Emissões de CO<sub>2</sub>

As emissões de carbono (CO<sub>2</sub>) são o principal impacto ambiental do setor da aviação. O Grupo SATA está continuamente a desenvolver esforços para minimizar e compensar as suas emissões diretas.

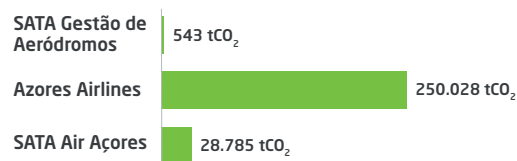
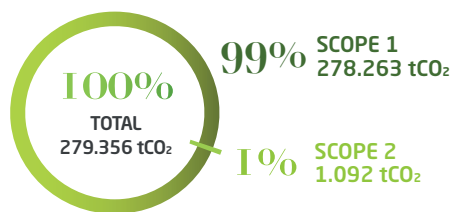
# 279.356 tCO<sub>2</sub>

ano 2022: 213.546  
ano 2021: 132.584

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

#### Métrica da pegada de carbono

	2021	2022	2023
Scope 1 (Jet Fuel)	131.325	211.828	277.773
Scope 1 (Fuel - GSE)	374	481	490
Scope 2 (Eletricidade)	885	1.237	1.092



## Intensidade carbónica por passageiro

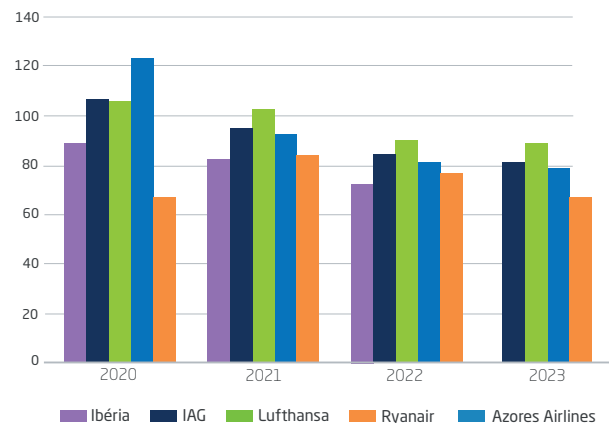
Continuamos a apresentar melhoria na eficiência carbónica por passageiro nas duas transportadoras do Grupo SATA, o que nos posiciona equiparados às companhias aéreas representativas no mercado europeu.

# 81,9 gCO<sub>2</sub>/PKM

ano 2022: 85,8  
ano 2021: 98,4

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

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



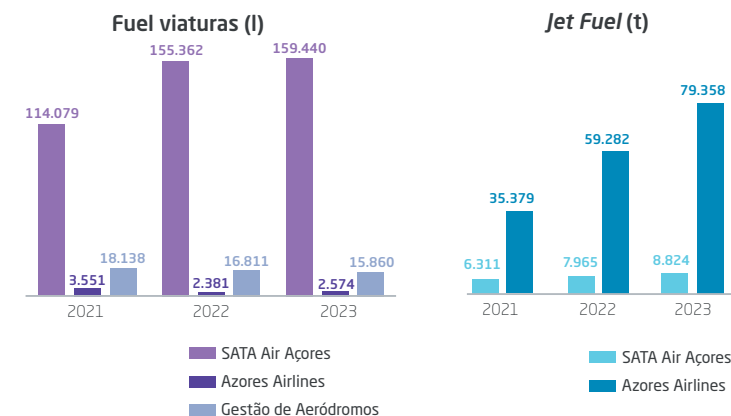
## Eficiência energética

O consumo específico de combustível por passageiro permite monitorizar a eficácia das medidas de eficiência do combustível. Ao longo dos anos o Grupo SATA tem implementado diversas medidas operacionais para a otimização do consumo de Jet Fuel. Acompanhado da renovação da frota é possível a melhoria deste indicador.

### Consumo de Jet Fuel



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



# Combustível de aviação sustentável

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

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

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

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



## Renovação da Frota

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

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

## Sabia que...?

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



# Compensação de carbono

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

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

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

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

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

### EU ETS

#### EU EMISSIONS TRADING SYSTEM

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

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

### CORSIA

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

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

### CBAM

#### CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

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



## IATA Carbon Offset Program

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

## 6.198

passageiros compensaram as suas viagens  
ano 2022: 3.983

## 621 tCO<sub>2</sub>

emissões compensadas pelos passageiros do Grupo SATA  
ano 2022: 333 tCO<sub>2</sub>

## 9.317 \$

financiamento alcançado pela compensação de emissões dos passageiros SATA  
ano 2022: 4.996 USD

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

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

\*EU ETS abrange os voos intra-europa.

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

# Operação terrestre

Gradualmente, estão a ser substituídas viaturas e equipamentos GSE (Ground Support Equipment) a combustão por unidades elétricas, contribuindo para a redução do consumo de combustível fóssil e respetivas emissões de carbono. A redução do ruído e melhoria da qualidade do ar é, também, uma das vantagens que decorre com esta estratégia.

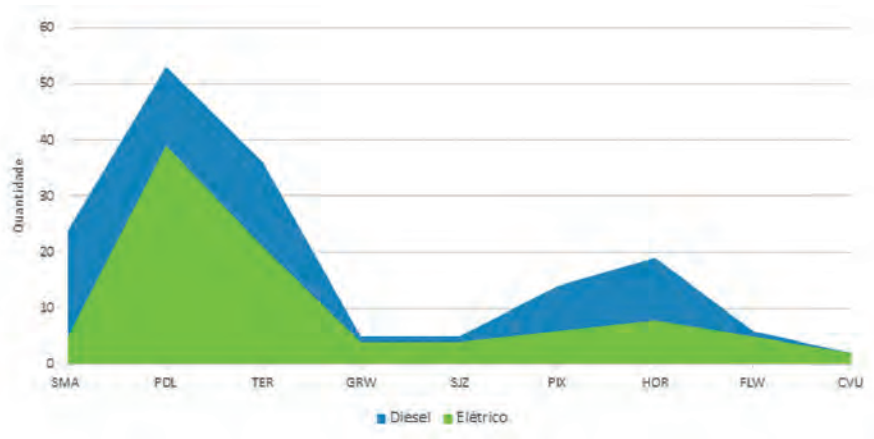
A aquisição de GSE elétrico depende da sua tipologia e opções disponíveis no mercado. Continuamos atentos à evolução, por forma a adotar as melhores opções, quando a alternativa eléctrica não se apresenta.

A percentagem atual de GSE/Viaturas elétricas no Grupo SATA é de

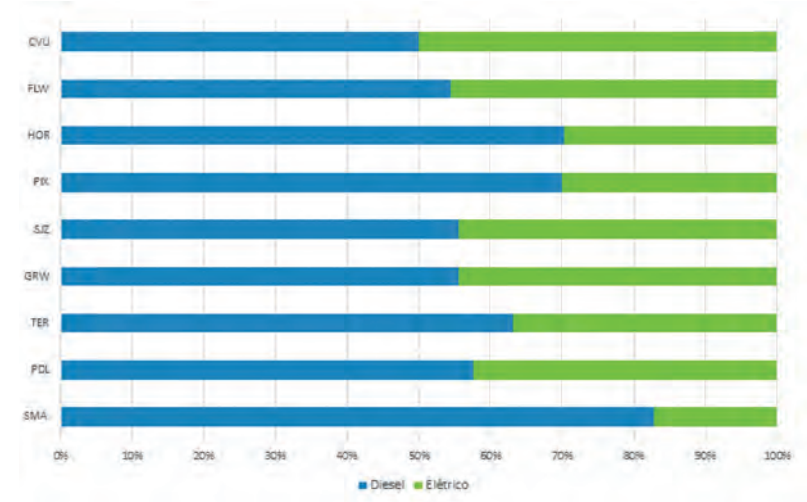
## 34%

ano 2022: 31%  
ano 2021: 28%

Quantidade de unidades elétricas e a diesel

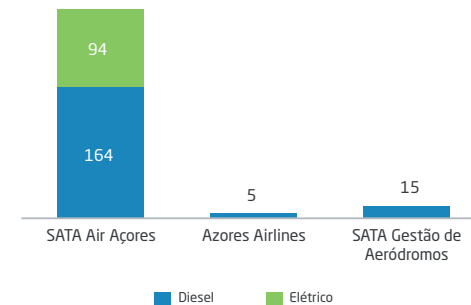


## Diesel vs Elétrico



**i** Todas as escalas dos Açores operam com GSE elétricos. As escalas de Ponta Delgada, Terceira e Flores apresentam uma percentagem de GSE elétricos superiores à média do Grupo SATA.

## Diesel vs Elétrico por Empresa



# Resíduos

Nas diversas atividades do Grupo SATA 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.

## Redução de Resíduos a bordo

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

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

Resíduos	2023	2022
Santa Maria	2,84 t	1,4 t
S. Miguel	88,37 t	51,4 t
Terceira	20,21 t	1,6 t
Graciosa	0 t	0,04 t
São Jorge	0 t	0,0 t
Pico	0,1 t	0,3 t
Horta	0,33 t	10,23 t
Flores	0 t	0,73 t
Corvo	0 t	0 t
Lisboa	2,3 t	3,1 t

A produção de resíduos é superior nas escalas com maior operação. Nas restantes escalas, esporadicamente são encaminhados materiais obsoletos ou, no caso dos aeródromos, de limpeza dos separadores de hidrocarbonetos.

Tipo de resíduo	Peso (t)
RSU e mistura de resíduos	19,99
Papel e cartão	7,13
Embalagens e absorventes contaminados	2,47
Plástico	6,54
Óleos, combustíveis e lubrificantes	4,82
Tintas e solventes	1,06
Madeira	36,00
Equipamento elétrico e eletrónico	15,52
Baterias e pilhas	9,02
Sucata e metais ferrosos	8,60
Águas oleosas	7,80
Materiais impróprios para consumo	0,96
Pneus	0,81
Filtros	0,69
Outros resíduos	0,46
Vidro	0,19
Lâmpadas fluorescentes	0,14
Medicamentos	0,04
<b>Total</b>	<b>122,23</b>

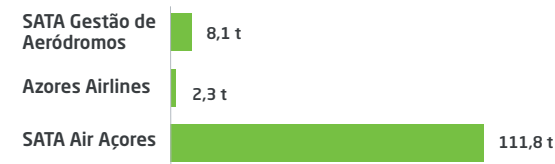
Em 2023, iniciou-se o encaminhamento de madeira, plásticos e mistura de resíduos produzidos no terminal de cargas de Ponta Delgada, uma vez que foi restringida a deposição destes resíduos nos ecopontos da entidade gestora do Aeroporto João Paulo II.

**O aumento do quantitativo de resíduos encaminhados está relacionado com a valorização de viaturas de handling obsoletas e seus componentes elétricos, assim como o envio de resíduos produzidos no terminal de cargas de Ponta Delgada.**

**Aumentamos significativamente a valorização de resíduos, com uma percentagem superior ao objetivo definido (75%), o que demonstra a orientação do Grupo SATA para este tema.**

**Apesar do aumento da quantidade em toneladas de resíduos perigosos encaminhados este ano, a percentagem de valorização destes é de 83%.**

## Resíduos por empresa (t)



## Valorização de resíduos

**86,2%** ano 2022: 69,7%  
ano 2021: 74,6%

## Resíduos perigosos

**30 t** ano 2022: 17,6 t  
ano 2021: 18,1 t

## Pneus recauchutados

**320** ano 2022: 191  
ano 2021: 179

## Resíduos encaminhados

**122 t** ano 2022: 77,0 t  
ano 2021: 68,6 t

## Deposição em aterro

**13,8%** ano 2022: 30,3%  
ano 2021: 25,4%

## Resíduos não perigosos

**92 t** ano 2022: 59,4 t  
ano 2021: 50,5 t

## Embalagens primárias colocadas no mercado

**11,0 t** ano 2022: 6,4  
ano 2021: 3,5

# Projetos e Iniciativas



## Cartilha de Sustentabilidade dos Açores

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

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



## IATA CO2 Connect

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

O Grupo SATA participa em diversos projetos e iniciativas com foco no desenvolvimento de ferramentas dedicadas à sustentabilidade ambiental. Em 2023, não só demos continuidade a projetos já em curso, como também abracámos novos projetos.



## Cluster Ação Climática

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



## Fly Without Fins

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



## AZEA

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



## Sustainable Cabin

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

# Projetos e Iniciativas



## Projeto CHYLA

O *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.



## ZEROAVIA Study

A ZeroAvia está a desenvolver motores de hidrogénio elétricos de emissão zero, bem como peças associadas, soluções de reabastecimento, equipamentos e infraestrutura. A SATA Air Açores participou neste projeto, que tem por objeto o estudo económico e ambiental, tendo como base a introdução de motores de aeronave com zero emissões.



## 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.



## Somos Associados do Grace

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



## Cluster GRACE Açores

As empresas do Grupo SATA fazem parte dos membros fundadores desta iniciativa, que pretende promover a afirmação das entidades regionais e de relevante atuação nos Açores como players incontornáveis de um tecido empresarial regional mais sustentável.



## 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.



## 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.

# 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, prespetiva-se que a formação *e-learning* seja lançada.

## IEnvA

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

## Capacitação Interna

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

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



## Comunicação Página de Sustentabilidade

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

# Sensibilização Ambiental

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

## Vamos limpar a Praia das Milícias?

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

## Dia Internacional da Biodiversidade

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

## Dia Mundial do Ambiente

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

## Dia Internacional de Limpeza Costeira

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

## Dia Nacional da Sustentabilidade

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

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

Passageiros transportados (pessoas)

2.396.534

% YoY: 25%  
ano 2022: 1.920.451  
ano 2019: 1.712.417

Número de voos (voos)

28.437

% YoY: 11%  
ano 2022: 25.629  
ano 2019: 22.249

Lugares oferecidos (lof)

3.028.961

% YoY: 16%  
ano 2022: 2.612.979  
ano 2019: 2.199.126

Taxa de ocupação (load factor)

82%

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

EBITDA<sup>1</sup> (milhares de €)

30.895

% YoY: 157%  
ano 2022: 12.024  
ano 2019: -6.944

Resultado líquido (milhares de €)

-37.627

% YoY: 0,2%  
ano 2022: -37.551  
ano 2019: -53.432

Dívida líquida (milhões de €)

242

% YoY: 28,2%  
ano 2022: 189  
ano 2019: 250

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

86.029 | 24%

% YoY: 1,4%  
ano 2022: 84.844 | 30%  
ano 2019: 42.134 | 18%

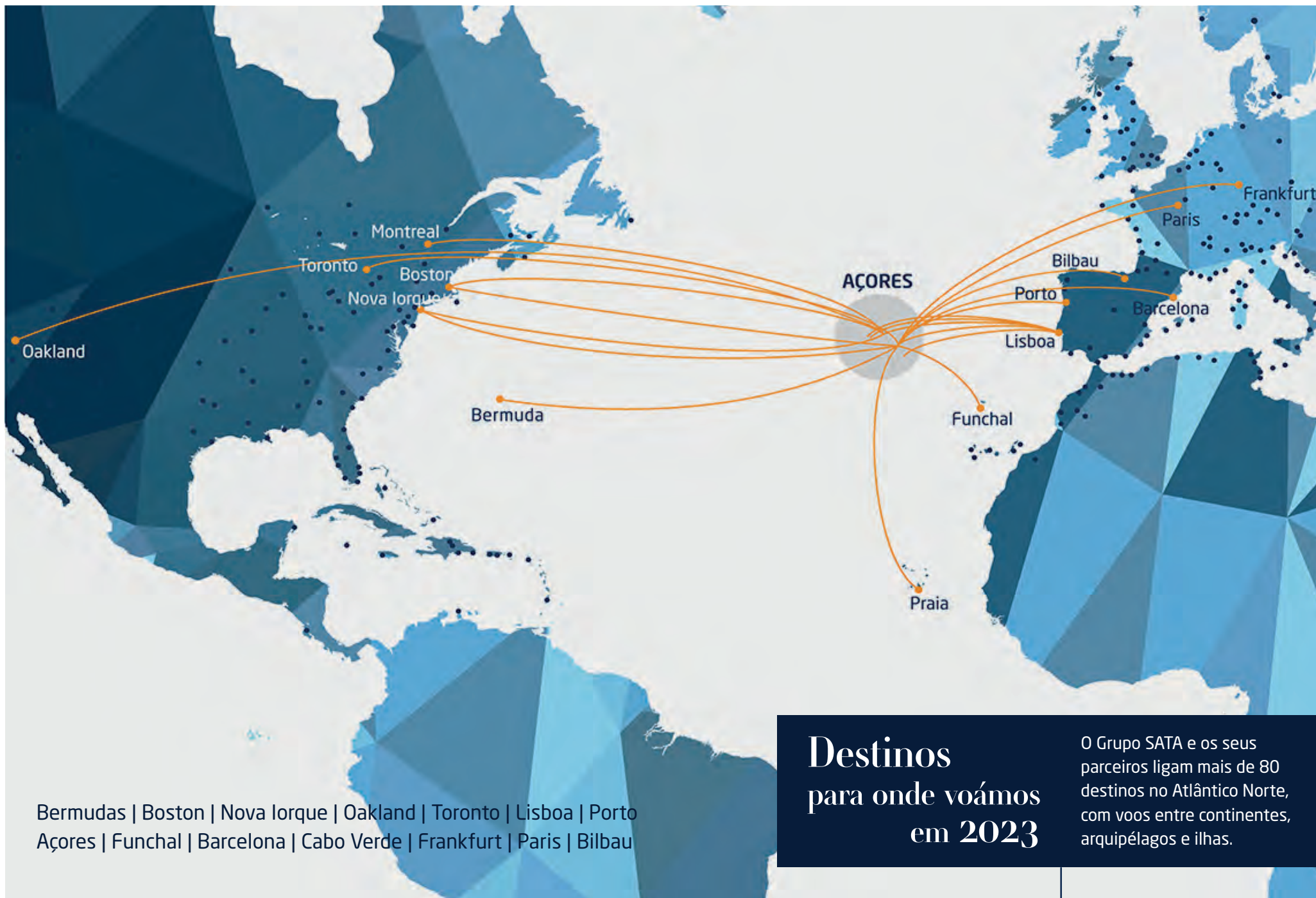
## DESEMPENHO

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

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

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





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

**Destinos para onde voámos em 2023**

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

## Novas rotas 2023

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

---

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

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

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



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

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



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

“

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

**Teresa Gonçalves**  
CEO, Grupo SATA



# A nossa frota conta com aeronaves modernas, mais eficientes e mais confortáveis



O Grupo SATA realizou importantes investimentos com vista à renovação da sua frota. A integração das aeronaves Airbus A320neo, Airbus A321neo e Airbus A321neoLR visa proporcionar aos passageiros uma melhor experiência de voo, contribuindo, ainda, para alcançar objetivos de sustentabilidade ambiental.

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

A frota da **Azores Airlines** inclui presentemente:  
Airbus A321-253neoLR;  
Airbus A321-253neo;  
Airbus A320-200neo;  
Airbus A320-214.

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



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

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

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



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

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

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



# SATA AIR AÇORES

## Evolução do Segmento de Negócio



8%

aumento de voos relativamente a 2022

10%

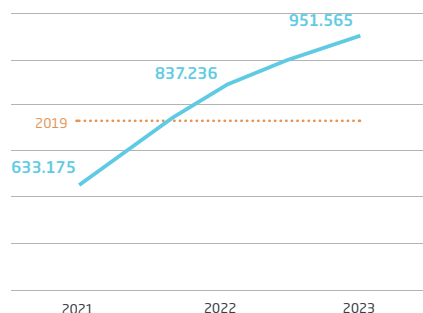
aumento de lugares oferecidos relativamente a 2022

14%

aumento de passageiros relativamente a 2022

76%

Load factor

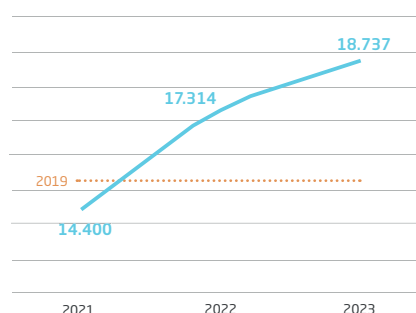


### Passageiros transportados

A SATA Air Açores, responsável pelas ligações aéreas entre as nove ilhas dos Açores, transportou quase um milhão de passageiros (951.565) em 2023, mais 24% do que em 2019 e mais 14% do que em 2022, o correspondente a mais 114 mil passageiros transportados, face ao ano de 2022.

A companhia aérea regional realizou 18.737 voos, mais 23% e 8% face a 2019 e 2022, respetivamente, o que representou um acréscimo de oferta de 1.423 voos, em 2023.

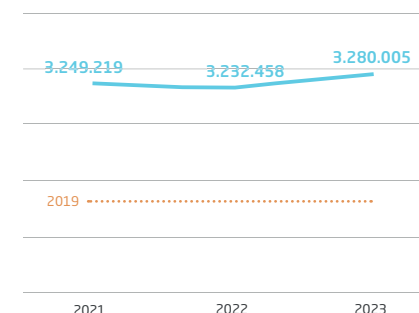
Alcançámos um Load factor médio de 76%, (-2 p.p. vs 2019 e +2 p.p. vs 2022), estabilizado nos 70% de forma consistente ao longo de quase todo o ano.



### Número de voos realizados

Não obstante o aumento de produção, com um total de 18.737 voos realizados, a companhia aérea apresentou uma taxa de regularidade acima dos 94,9%, o que significa que apenas 5,1% dos voos foram cancelados (na sua maioria devido a condições atmosféricas adversas à operação).

**O aumento consistente de passageiros transportados representa um marco de sucesso e um testemunho do compromisso das companhias aéreas para com a excelência de serviços que querem continuar a prestar.**



### Carga e correio (kg)

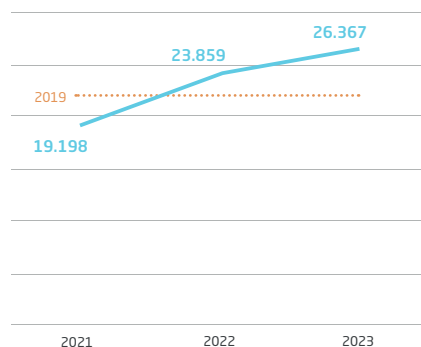
Em 2023, o volume de carga e correio transportado pela SATA Air Açores manteve-se em linha com os valores de 2022, confirmando-se a tendência de crescimento desde 2020.

Deste modo, transportamos na SATA Air Açores em 2023, mais 1% (+48 tons) de carga e correio do que o registado em 2022, mas mais 16% (+455 tons) do que os valores de 2019, confirmando-se a tendência de crescimento.

# SATA AIR AÇORES

## Assistência a Aeronaves

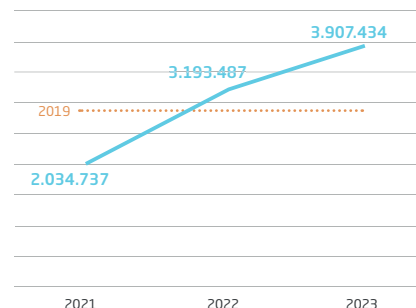
Em linha com a evolução do tráfego nos aeroportos da região, mantivemos a tendência de crescimento da atividade desenvolvida pelo serviço de assistência a aeronaves da SATA Air Açores.



Δ vs 2022: 11%  
Δ vs 2019: 20%

### Voos assistidos

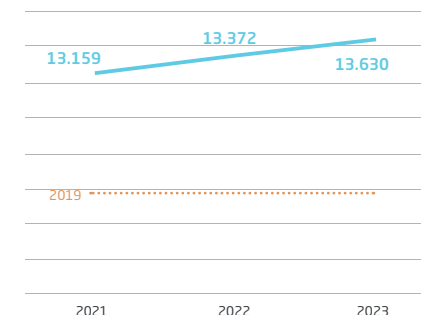
2023 encerrou com uma evolução positiva no número de voos assistidos de 11% face a 2022 e 20% relativamente a 2019, quando a operação ainda não tinha sofrido os efeitos da pandemia de covid-19.



Δ vs 2022: 22%  
Δ vs 2019: 36%

### Passageiros assistidos

O número de passageiros assistidos nos aeroportos e aeródromos açorianos apresentou um crescimento de 22% e 36% face ao ano de 2022 e 2019, respetivamente.



Δ vs 2022: 2%  
Δ vs 2019: 19%

### Carga e correio manuseados (ton)

Em sentido ascendente, manteve-se também o volume de carga e correio manuseado pelos serviços de assistência em terra da SATA Air Açores, que em 2023 ultrapassou em 2% o valor registado em 2022.

# AZORES AIRLINES

## Evolução do Segmento de Negócio



**17%**

aumento de voos, relativamente a 2022

**21%**

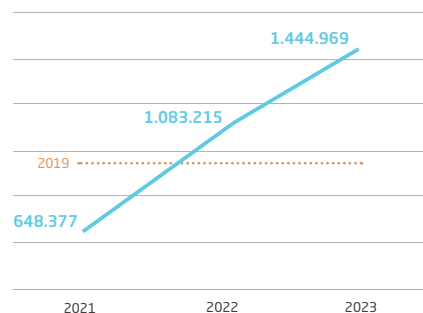
aumento de lugares oferecidos relativamente a 2022

**33%**

aumento de passageiros relativamente a 2022

**82%**

Load factor



### Passageiros transportados

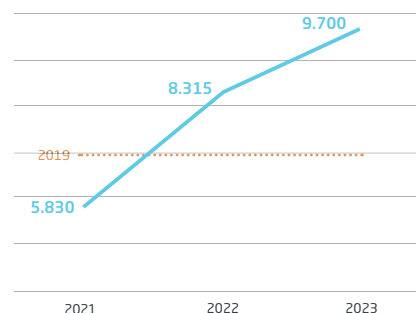
Em 2023, a Azores Airlines registou, ao longo de todos os trimestres, um crescimento consistente no número de passageiros transportados, totalizando 1,4 milhões de passageiros, o que representa um aumento de 53%, comparado com o ano de 2019 (pré-pandemia) e de 33% em relação a 2022.

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

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



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

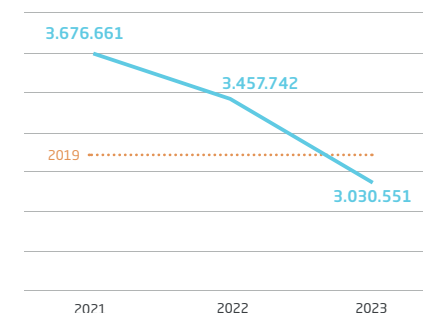


### Número de voos realizados

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

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

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



### Carga e correio

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

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

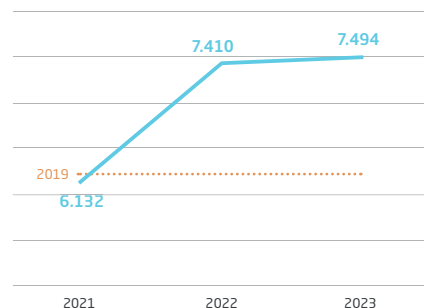
A moderação da procura, num contexto de inflação ainda elevada, a concorrência do transporte marítimo, com preços mais competitivos levaram a uma descida no volume de carga e correio transportados, de 12% e 5% face a 2022 e 2019, respetivamente.



# SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS

## Evolução do Segmento de Negócio

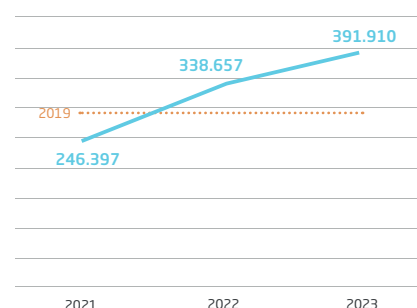
Em 2023, a SATA Gestão de Aeródromos consolidou a tendência de recuperação pós-pandemia.



Δ vs 2022: 1%  
Δ vs 2019: 20%

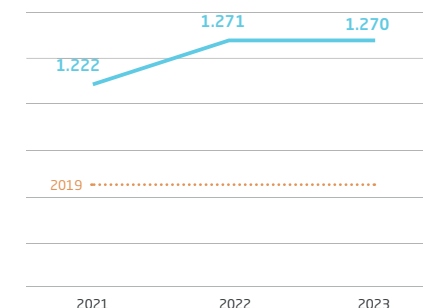
### Movimentos de Aeronaves

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.



Δ vs 2022: 16%  
Δ vs 2019: 34%

### Movimentos de Passageiros



Δ vs 2022: 0%  
Δ vs 2019: 14%

### Carga e Correio nos aeródromos (ton)

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.

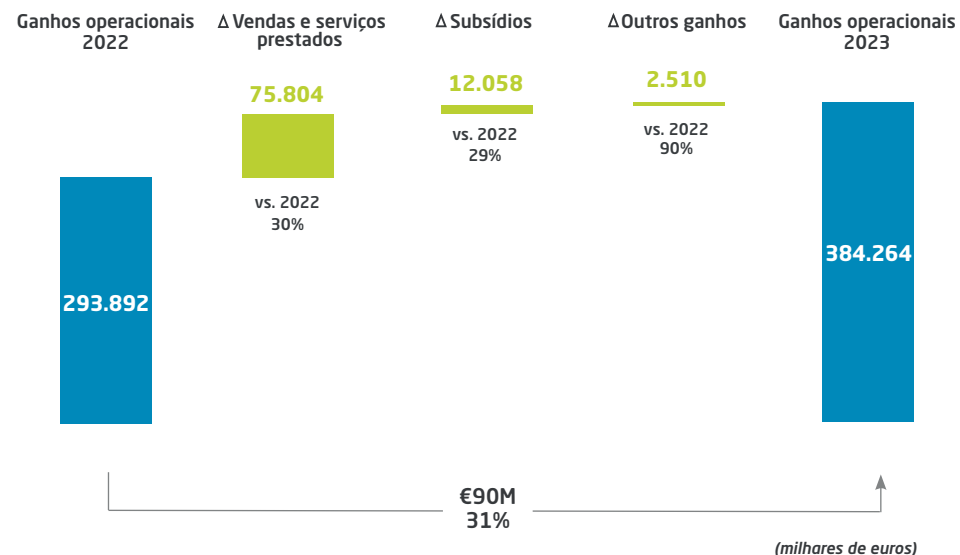
## Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e Aerogare da Ilha das Flores

- 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.

# Ganhos operacionais

A resposta positiva do mercado, com o aumento do nº. de passageiros transportados em 2023 face ao ano anterior, refletiu-se na evolução em termos homólogos dos Ganhos Operacionais do Grupo SATA, com crescimentos de 31% e 65% face a 2022 e 2019, respetivamente.

milhares de euros	2023	2022	2019	% YoY	% vs 2019
Vendas e serviços prestados	324.929	249.125	189.425	30%	72%
Subsídios	54.049	41.991	42.860	29%	26%
Outros ganhos	5.286	2.776	820	90%	545%
<b>Ganhos operacionais</b>	<b>384.264</b>	<b>293.892</b>	<b>233.105</b>	<b>31%</b>	<b>65%</b>



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

Neste cenário complexo, o Grupo SATA destaca-se ao encerrar o ano de 2023 com um novo aumento do seu volume de negócios de 31% face a 2022, mantendo a tendência

de crescimento consistente e sustentado registada nos últimos 3 anos.

Em 2023, a rubrica de Vendas e Serviços da Azores Airlines cresceu 30%, representando um acréscimo de cerca de 75,8 milhões de euros em relação a 2022. O aumento foi impulsionado pelo crescimento do tráfego nas transportadoras aéreas contribuindo significativamente para o aumento global nas receitas do Grupo SATA.

A rubrica de Subsídios à Exploração, recebidos pela compensação financeira por contrapartida de prestação de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, apresenta face a 2022 um crescimento de 29%, cerca de 12 milhões de euros, resultado do aumento nos valores recebidos por via do mecanismo de Reequilíbrio Financeiro do contrato de exploração das obrigações de serviço público no interior da R.A.A., bem como no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos

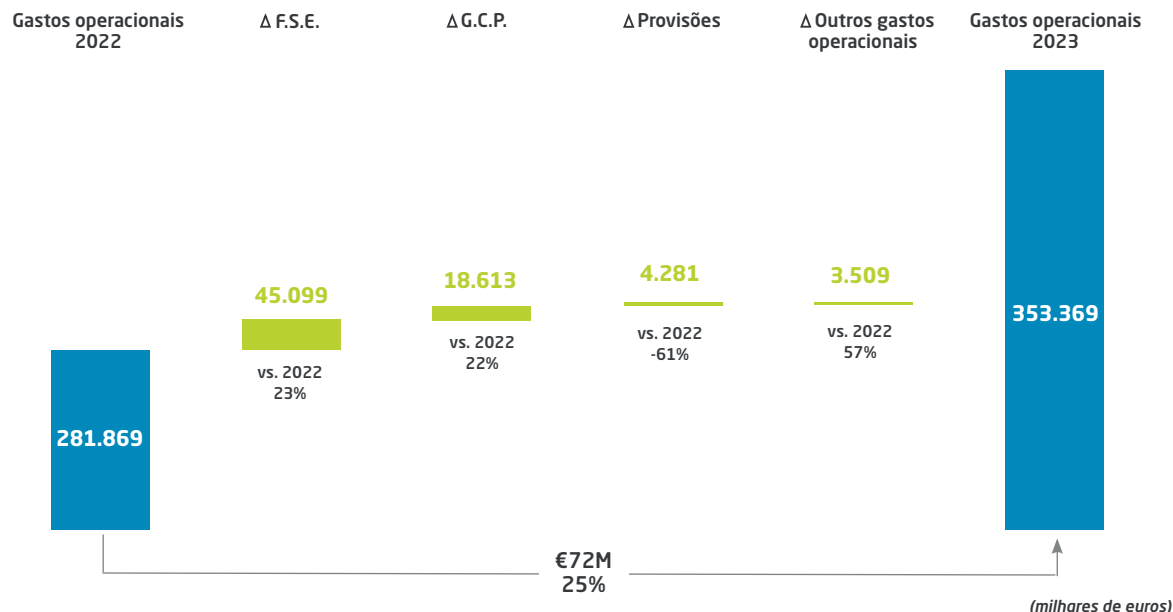
aeroportuários de apoio à aviação civil referente aos períodos de 2020-21 e 2021-22, de 825 e 799 mil euros, respetivamente, os quais não haviam sido registados em períodos anteriores.

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

## Análise de resultados

# Gastos operacionais<sup>1</sup>

O crescimento da oferta do Grupo SATA, num contexto de subida de preços, com um volume de ASKs 25% superior aos níveis de 2022 e 49% superior aos valores de 2019, gerou aumentos significativos na estrutura de custos do Grupo SATA.



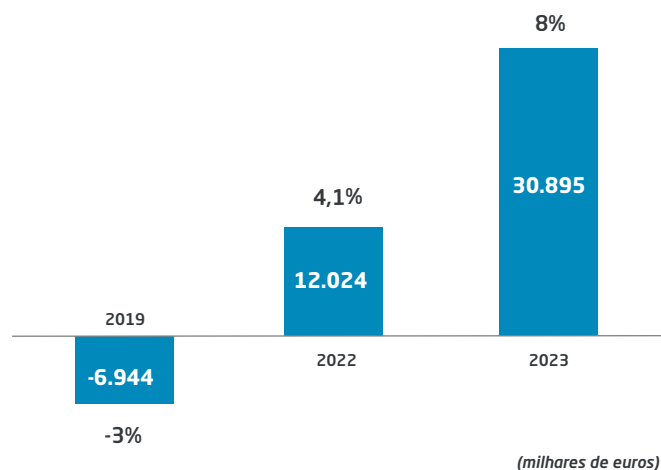
Com um crescimento operacional significativo em 2023 (+25% ASK YoY), num contexto caracterizado pelas pressões adversas de fenómenos como a instabilidade geopolítica decorrente dos conflitos na Europa e Médio Oriente, pressões inflacionárias, quebra de confiança e subida de custos de financiamento, foi claro o impacto do aumento da oferta na estrutura de custos da Azores Airlines. A rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) face ao ano de 2022 aumenta 23%, cerca de 45 milhões de euros. A rubrica com maior aumento em 2023 foi a de Fretamentos com EUR 17,6M, mais EUR 14,5M que o ano de 2022. Este aumento de natureza extraordinária resultou dos impactos na operação, do prolongamento não previsto da imobilização de uma aeronave e pelo atraso na entrada em serviço de uma aeronave A320 Neo. A descida e estabilização do preço do petróleo, comparativamente a 2022, permitiu mitigar algum do impacto do aumento da operação

e influenciou os gastos com combustível, responsável por perto de 34% dos gastos operacionais, apresentando em 2023 um aumento de 1,4%, aproximadamente 1,2 milhões de euros. Diretamente ligados ao crescimento de 11% no número de voos e 16% nos lugares disponíveis em relação ao ano anterior, houve incrementos nas rubricas de Handling (+6,8 milhões de euros), indemnizações de bagagem e passageiros (+5,8 milhões de euros) e catering (+3,8 milhões de euros). Na área comercial, a distribuição e comunicação aumentaram em 3,2 milhões de euros, enquanto as comissões pagas por vendas

atingiram EUR 7,2 milhões, um acréscimo de EUR 2 milhões em comparação a 2022. Os Gastos com Pessoal apresentaram um aumento de 18,6 milhões de euros, correspondendo a um crescimento de 22% em relação a 2022, principalmente pelo aumento de rubricas dependentes da atividade operacional, atualização de tabelas salariais e ao descongelamento de carreiras. A rubrica de Provisões apresenta, face ao ano de 2022, uma variação significativa de natureza extraordinária por provisões constituídas no âmbito de processos judiciais em curso, nomeadamente por irregularidades com

passageiros no Canadá, cujo desenvolvimento favorável à SATA durante o ano de 2022 permitiu que se procedesse à sua reversão, de aproximadamente 7 milhões de euros. Tal situação não se repetiu em 2023. A rubrica de Outros Gastos Operacionais aumenta cerca de EUR 3,5 milhões em relação a 2022, resultado, em grande parte, do crescimento dos custos relacionados com a utilização de cartão de crédito como forma de pagamento e que com o crescimento nas vendas registado em 2023, resultou em custos adicionais pelas comissões associadas a transações realizadas com este meio de pagamento.

## EBITDA e Margem EBITDA



O ano de 2023 testemunhou uma significativa evolução no desempenho operacional do Grupo SATA, refletindo-se num crescimento expressivo nos rendimentos operacionais, com impacto direto no EBITDA. Após registar em 2022, o primeiro valor positivo de EBITDA nos últimos anos, o Grupo SATA alcançou em 2023, um EBITDA de EUR 30,9 milhões, marcando uma significativa viragem após anos consecutivos de resultados negativos. Um aumento significativo de EUR 18,9 milhões em comparação aos EUR 12 milhões registados em 2022, que reflete não apenas uma reversão de tendência, mas também a consolidação de uma

trajetória positiva do Grupo SATA, demonstrando resiliência e adaptabilidade para uma continuidade promissora rumo à estabilidade e rentabilidade.

Ao nível de margem EBITDA, o Grupo SATA regista em 2023 um crescimento de 4 pontos percentuais em relação a 2022 e consolida uma trajetória rumo a uma gestão financeira mais eficaz e a um desempenho operacional mais sólido.

## EBIT

Consolidação de uma trajetória positiva.

milhares de euros	2023	2022	2019
<b>EBITDA</b>	30.895	12.024	-6.944
<b>Gastos/reversões de depreciação e de amortização</b>	-41.424	-36.289	-18.066
<b>Gastos de Reestruturação<sup>2</sup></b>	-5.991	-7.949	0
<b>Imparidades</b>	4.329	-7.012	-16.741
<b>EBIT/Resultado Operacional</b>	<b>-12.191</b>	<b>-39.227</b>	<b>-41.751</b>

Os efeitos da tendência de recuperação do EBITDA consolidada em terreno positivo em 2023 refletiram-se no Resultado Operacional do Grupo SATA.

Não obstante o notável desempenho operacional, com o impacto dos valores de amortizações, principalmente dos contratos de locação operacional<sup>1</sup> da frota ao serviço das Transportadoras Aéreas (Azores Airlines e SATA Açores) e da rubrica de gastos de reestruturação<sup>2</sup>, transitamos de um EBITDA positivo para um resultado operacional negativo, o que demonstra o caminho ainda a ser feito para tornar o Grupo SATA financeiramente sustentável.

Adicionalmente há que fazer referência à sensibilidade dos seus resultados operacionais aos efeitos adversos de eventos não previstos ou extraordinários<sup>3</sup>.

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

<sup>2</sup> Valor das responsabilidades com acordos de reforma antecipada, pré-reforma e saídas voluntárias lançado em 2021 no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA.

<sup>3</sup> Exemplo do crescimento anormal dos custos one-off com fretamentos/irregularidades.

## Análise de resultados

# Resultado líquido

Em 2023, o Grupo SATA apresenta um resultado líquido negativo de 37,6 milhões de euros, valor em linha com o registado em 2022 que foi de 37,5 milhões de euros.

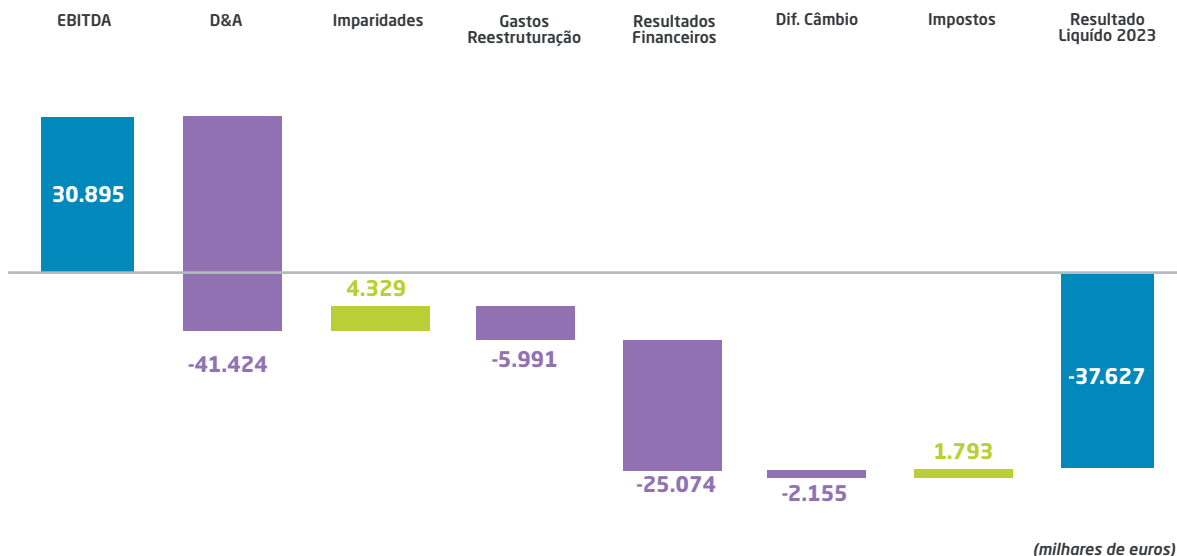
Esta evolução face ao ano anterior, resulta de melhorias verificadas de EBITDA (+18,9 milhões de euros) e reversão de imparidades (+11,34 milhões de euros) cujos efeitos positivos são reduzidos pela deterioração das rubricas de amortizações (-5,13 milhões de euros) e dos resultados financeiros (-3,8 milhões de euros).

No que respeita a Gastos de Reestruturação, a reabertura do programa de pré-reformas, lançado em 2021, resultou num aumento das responsabilidades a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada, com um impacto de 6 milhões de euros em 2023, menos 2 milhões de euros do que o valor registado no ano anterior.

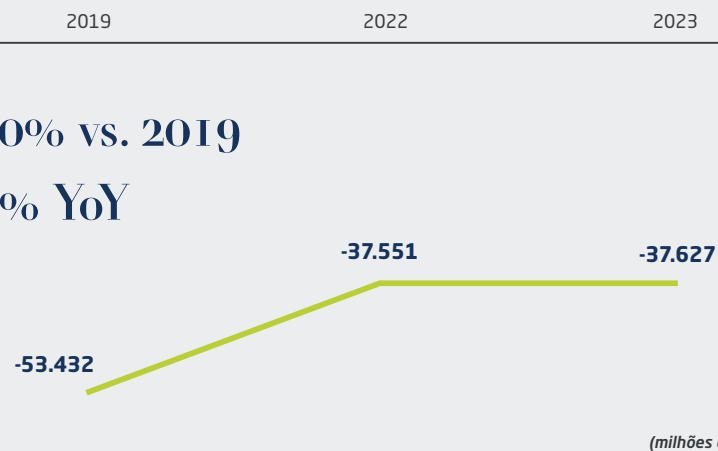
Os resultados financeiros situaram-se em -25 milhões de euros, o que significa um aumento de 3,8 milhões de euros em termos homólogos.

A evolução da rubrica de Diferenças Cambiais resulta, no âmbito da política definida no Grupo SATA para gestão de risco financeiro, da

contratação a partir de 1 de janeiro de 2022, de uma relação de cobertura cambial, com objetivo de mitigação de variações nos fluxos de caixa, decorrentes de vendas cuja tarifa seja determinada em dólares americanos, sendo o montante registado na demonstração de resultados do exercício correspondente à parcela não coberta pelo hedging cambial. O impacto positivo da rubrica de impostos, resulta do registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais, em resultado da expectativa da recuperabilidade desses prejuízos acumulados, tendo em consideração os resultados positivos futuros esperados nas projeções económicas da atividade da Azores Airlines, sendo que o valor em 2022 foi inferior em 17,5 milhões de euros.

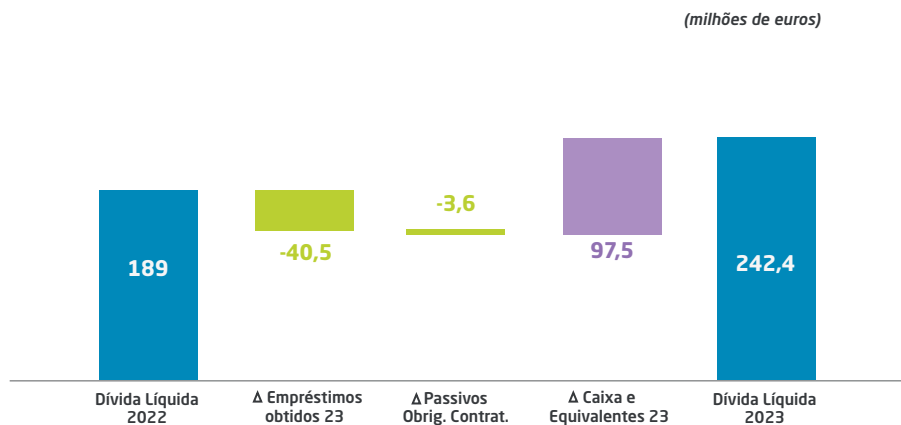


### Evolução do Resultado Líquido



## Análise de resultados

# Dívida Líquida



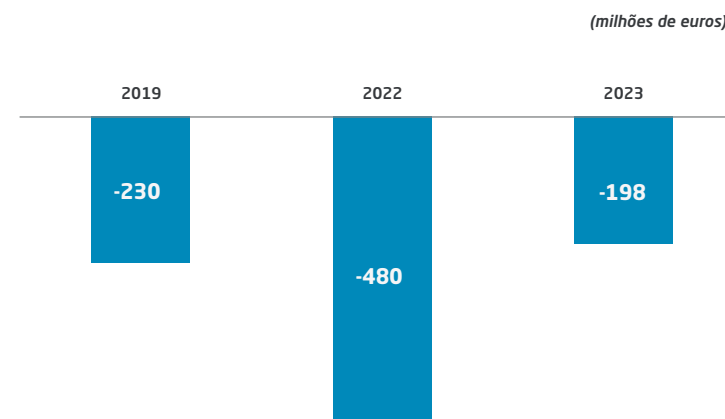
NOTA: Para o apuramento do valor de dívida líquida são considerados apenas os passivos firmados com instituições bancárias.

Durante o exercício de 2023, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 28,2%, correspondente a cerca de 53,4 milhões de euros.

Nas rubricas consideradas, não obstante a redução dos valores de financiamentos bancários (EUR -40,5 Milhões de euros), o impacto negativo da diminuição de 97,5 milhões de euros nas disponibilidades resulta no aumento da dívida líquida em 2023.

# Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio, cujo valor em 2023 é de -197,6 Milhões de Euros, reflete os impactos da reorganização societária do Grupo SATA.





Ponta Delgada, 18 de abril de 2023.

Conselho de Administração

Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Presidente)

José Carlos Laia Roque  
(Administrador)

Dinis Miguel Carvalho Modesto  
(Administrador)

Bernardo António Oliveira  
(Administrador não executivo)

João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte  
(Administrador não executivo)

# Sobre o relatório

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

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

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

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

## Verificação externa

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

## Contactos

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

# Glossário

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

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

**BCE** Banco Central Europeu.

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

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

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

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

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

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

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

**EBIT** Earnings Before Interest and Taxes.

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

**EPD** Encarregado de Proteção de Dados.

**ERA** European Regional Airlines Association.

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

**ETS** Emissions Trading System.

**FUEL** Combustível.

**GEE** Gases com Efeito de Estufa.

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

**GSE** Ground Support Equipment.

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

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

**IATA** International Air Transport Association.

**ICAO** International Civil Aviation Organization.

**ICOP** IATA Carbon Off set Program.

**IEnvA** Environmental Assessment Program.

**INE** Instituto Nacional de Estatística.

**IFRS** International Financial Reporting Standards.

**Jet fuel** Combustível para aviões.

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

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

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

**ONG** organização privada sem fins lucrativos.

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

**OSP** obrigações de serviço público.

**PIB** Produto Interno Bruto.

**p.p.** Pontos percentuais.

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

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

**RSU** Resíduos sólidos urbanos.

**SAF** Sustainable Aviation Fuel.

**Safety** Segurança operacional.

**Security** Segurança contra atos ilícitos.

**SPER** Setor Público Empresarial Regional.

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

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

**SUP** Plástico de utilização única.

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

**UE** União Europeia.



# ANEXOS

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

# Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050

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

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

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

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

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

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



	2021	2022	2023
<b>EMISSÕES DE CARBONO (tCO<sub>2</sub>)</b>			
TOTAL	132.554	213.546	279.356
SATA Air Açores	20.601	26.065	28.785
Azores Airlines	111.505	186.829	250.028
SATA Gestão de Aeródromos	448	652	543
<b>Scope 1</b>	<b>131.699</b>	<b>212.309</b>	<b>278.263</b>
Jet fuel	131.325	211.828	277.773
SATA Air Açores	19.879	25.089	27.794
Azores Airlines	111.445	186.739	249.979
Combustível viaturas	374	481	490
SATA Air Açores	314	428	439
Azores Airlines	10	7	7
SATA Gestão de Aeródromos	50	46	44
<b>Scope 2 - Eletricidade</b>	<b>855</b>	<b>1.237</b>	<b>1.092</b>
SATA Air Açores	407	548	551
Azores Airlines	50	84	42
SATA Gestão de Aeródromos	398	606	500
<b>COMPENSAÇÃO DE CARBONO (tCO<sub>2</sub>)</b>			
CELE	791	1.312	1.301
CORSIA	38.691	92.570	136.905
<b>INTENSIDADE DE CARBONO (gCO<sub>2</sub>/PKM)</b>			
SATA Air Açores	170,9	156,9	151,8
Azores Airlines	91,5	80,9	78,0
<b>COMBUSTÍVEL (LITROS)</b>			
Jet Fuel	52.112.997	84.058.650	110.227.511
SATA Air Açores	7.888.673	9.955.964	11.029.539
Azores Airlines	44.224.324	74.102.686	99.179.973
GSE/Equipamentos	135.768	174.554	177.873
SATA Air Açores	144.079	155.362	159.440
Azores Airlines	3.551	2.381	2.574
SATA Gestão de Aeródromos	18.138	16.811	15.860
<b>ELETRICIDADE (KWH)</b>			

<b>TOTAL</b>	1.268.034	1.835.824	2.391.507
SATA Air Açores	603.654	812.714	1.206.252
Azores Airlines	73.506	123.947	91.399
SATA Gestão Aeródromos	590.874	899.163	1.093.865
<b>ENERGIA (GJ)</b>	1.802.308	2.904.727	3.807.059
SATA Air Açores	277.792	351.196	389.696
Azores Airlines	1.521.714	2.549.667	3.412.835
SATA Gestão Aeródromos	2.803	3.863	4.528
<b>RESÍDUOS</b>			
<b>TOTAL RESÍDUOS (T)</b>	68,6	77,0	122,2
SATA Air Açores	54,9	65,8	111,8
Azores Airlines	5,8	3,1	2,3
SATA Gestão Aeródromos	7,9	8,1	8,1
Resíduos Perigosos	18,1	17,6	30,6
SATA Air Açores	8,5	7,0	20,9
Azores Airlines	2,2	2,9	1,3
SATA Gestão Aeródromos	7,4	7,6	8,0
Resíduos não perigosos	50,5	59,4	97,1
SATA Air Açores	46,4	58,8	91,0
Azores Airlines	3,7	0,2	1,1
SATA Gestão Aeródromos	0,5	0,5	0
Valorização (%)	74,6	69,7	86,2
SATA Air Açores	75,7	70,7	89,1
Azores Airlines	99,3	88,0	100
SATA Gestão Aeródromos	49,7	54,3	38,2
Eliminação (%)	25,4	30,3	13,8
SATA Air Açores	24,3	29,3	10,6
Azores Airlines	0,7	12,0	0
SATA Gestão Aeródromos	50,7	45,7	61,8
<b>ÁGUA (M³)</b>	31.138	29.260	62.596
SATA Air Açores	11.207	16.188	26.268

Azores Airlines	2.231	587	1.611
SATA Gestão Aeródromos	17.700	12.485	34.717
<b>EMBALAGENS PRIMÁRIAS COLOCADAS NO MERCADO (Kg)</b>	<b>3.534</b>	<b>6.455</b>	<b>11.024</b>
<b>PAPEL ADQUIRIDO (T)</b>	<b>16,2</b>	<b>16,6</b>	<b>14,9</b>
SATA Air Açores	-	14,4	12,9
Azores Airlines	-	1,9	1,7
SATA Gestão Aeródromos	-	0,3	0,3
<b>PNEUS (UNI)</b>	<b>773</b>	<b>712</b>	<b>459</b>
SATA Air Açores	643	699	451
Azores Airlines	124	7	0
SATA Gestão Aeródromos	6	6	8
Aeronaves	378	445	215
SATA Air Açores	260	445	215
Azores Airlines	118	0	0
GSE/equipamentos	395	267	244
SATA Air Açores	383	254	236
Azores Airlines	6	7	0
SATA Gestão Aeródromos	6	6	8
Recauchutados - SATA Air Açores	179	191	320
<b>PILHAS E ACUMULADORES (UNI)</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>-</b>
<b>RECLAMAÇÕES E COIMAS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# 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 Holding, S.A.**  
Demonstrações Financeiras Consolidadas  
31 de dezembro de 2023

## **Índice das Demonstrações Financeiras Consolidadas**

<b>Demonstração da posição financeira consolidada .....</b>	<b>4</b>
<b>Demonstração de resultados consolidados .....</b>	<b>5</b>
<b>Demonstração do rendimento integral consolidado .....</b>	<b>6</b>
<b>Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados.....</b>	<b>7</b>
<b>Demonstração dos fluxos de caixa consolidados.....</b>	<b>8</b>
<b>Anexo às demonstrações financeiras consolidadas .....</b>	<b>9</b>
<b>1. Introdução .....</b>	<b>9</b>
1.1 IMPACTOS DIRETOS DA PANDEMIA .....	11
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	12
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA .....	14
1.4 IMPACTOS DAS MEDIDAS TOMADAS APÓS A PANDEMIA NO GRUPO SATA .....	20
1.5 EVOLUÇÃO CRITÉRIOS DE ESG.....	26
<b>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas.....</b>	<b>27</b>
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	27
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES .....	27
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS.....	29
<b>3. Principais políticas contabilísticas .....</b>	<b>31</b>
3.1 CONSOLIDAÇÃO .....	31
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL .....	32
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS .....	33
3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS .....	35
3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS .....	35
3.6 ATIVOS FINANCEIROS .....	36
3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS .....	39
3.8 INVENTÁRIOS.....	39
3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	39
3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA .....	40
3.11 CAPITAL SOCIAL.....	40
3.12 PASSIVOS FINANCEIROS .....	40
3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	41
3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO .....	41
3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	42
3.16 PROVISÕES.....	43
3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO .....	44
3.18 LOCAÇÕES .....	45
3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS .....	46
3.20 RÉDITO.....	47
3.21 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO .....	48

<b>3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADOS .....</b>	<b>49</b>
<b>3.23 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA E PASSIVOS ASSOCIADOS A ATIVOS NÃO CORRENTES.....</b>	<b>50</b>
<b>DETIDOS PARA VENDA .....</b>	<b>50</b>
<b>3.24 EVENTOS SUBSEQUENTES .....</b>	<b>50</b>
<b>4 Políticas de gestão do risco financeiro .....</b>	<b>50</b>
<b>5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....</b>	<b>57</b>
<b>6. Ativos fixos tangíveis.....</b>	<b>62</b>
<b>7. Ativos Intangíveis.....</b>	<b>67</b>
<b>8. Investimentos financeiros .....</b>	<b>69</b>
<b>9. Ativos e passivos por impostos diferidos.....</b>	<b>69</b>
<b>10. Inventários .....</b>	<b>71</b>
<b>11. Clientes.....</b>	<b>72</b>
<b>12. Imposto sobre o rendimento a pagar.....</b>	<b>73</b>
<b>13. Outras contas a receber.....</b>	<b>73</b>
<b>14. Outros ativos correntes .....</b>	<b>77</b>
<b>15. Caixa e equivalentes de caixa .....</b>	<b>78</b>
<b>16. Capital.....</b>	<b>78</b>
<b>17. Outras reservas e resultados acumulados .....</b>	<b>79</b>
<b>18. Provisões .....</b>	<b>80</b>
<b>19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....</b>	<b>82</b>
<b>20. Obrigações de benefícios de reforma e outros .....</b>	<b>85</b>
<b>21. Fornecedores.....</b>	<b>87</b>
<b>22. Documentos pendentes de voo .....</b>	<b>88</b>
<b>23. Outras contas a pagar.....</b>	<b>88</b>
<b>24. Outros passivos correntes .....</b>	<b>89</b>
<b>25. Ativos e passivos financeiros por categoria.....</b>	<b>90</b>

<b>26. Justo valor de ativos e passivos.....</b>	<b>91</b>
<b>27. Vendas e Prestação de serviços .....</b>	<b>91</b>
<b>28. Subsídios à exploração.....</b>	<b>92</b>
<b>29. Fornecimentos e serviços externos.....</b>	<b>92</b>
<b>30. Gastos com o pessoal e Reestruturação .....</b>	<b>93</b>
<b>31. Outros rendimentos e ganhos.....</b>	<b>94</b>
<b>32. Outros gastos e perdas.....</b>	<b>95</b>
<b>33. Gastos e rendimentos financeiros .....</b>	<b>95</b>
<b>34. Imposto do exercício.....</b>	<b>96</b>
<b>35. Compromissos .....</b>	<b>97</b>
<b>36. Contingências .....</b>	<b>98</b>
<b>37. Perímetro da consolidação.....</b>	<b>99</b>
<b>38. Partes relacionadas.....</b>	<b>99</b>
<b>39. Eventos subsequentes.....</b>	<b>100</b>



## Demonstração da posição financeira consolidada

	Nota	2023	2022
<b>Ativo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	159 602 909	136 757 202
Ativos intangíveis	7	335 205	40 305
Investimentos financeiros	8	55 461	55 461
Ativos por impostos diferidos	9	22 382 111	20 387 755
Clientes	11	1 490 115	434 287
Outras contas a receber	13	26 596 871	16 404 251
Outros ativos correntes	14	1 645 135	-
		<b>212 107 807</b>	<b>174 079 260</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários	10	3 702 643	3 505 855
Clientes	11	56 499 162	42 025 157
Outras contas a receber	13	59 046 491	38 916 807
Outros ativos correntes	14	5 582 712	6 104 987
Caixa e equivalentes de caixa	15	3 974 380	101 489 689
		<b>128 805 388</b>	<b>192 042 495</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>340 913 195</b>	<b>366 121 755</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	16	215 497 101	16 809 500
Reservas legais	17	-	1 495 597
Outras reservas	17	(1 560 621)	(1 700 324)
Reservas de conversão cambial	17	388 519	216 976
Reservas de justo valor		-	(232)
Resultados acumulados	17	(374 259 165)	(459 367 836)
Resultado líquido do exercício		(37 627 403)	(37 551 247)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>(197 561 568)</b>	<b>(480 097 566)</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	18	10 323 619	12 808 856
Empréstimos obtidos	19	195 415 502	249 868 914
Passivos com obrigações contratuais	19	111 042 592	98 929 889
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	22 984 306	21 798 853
		<b>339 766 019</b>	<b>383 406 512</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	19	23 349 535	9 435 951
Passivos com obrigações contratuais	19	33 705 078	30 515 258
Fornecedores	21	47 098 780	38 594 978
Outras contas a pagar	23	38 775 887	350 660 273
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	241 092	190 374
Outros passivos correntes	24	6 051 833	4 313 072
Documentos pendentes de voo	22	49 486 538	29 102 904
		<b>198 708 744</b>	<b>462 812 809</b>
<b>Total Passivo</b>		<b>538 474 763</b>	<b>846 219 321</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>340 913 195</b>	<b>366 121 755</b>

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

## Demonstração de resultados consolidados

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Vendas e serviços prestados	27	324 929 277	249 125 362
Subsídios à exploração	28	54 049 076	41 991 289
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(3 887 008)	(3 314 085)
Fornecimentos e serviços externos	29	(242 670 430)	(197 571 799)
Gastos com o pessoal	30	(103 814 474)	(85 201 960)
Provisões (aumentos/reduções)	18	2 761 186	7 041 843
Outros rendimentos e ganhos	31	5 285 630	2 775 684
Outros gastos e perdas	32	(5 758 178)	(2 822 501)
<b>Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>		<b>30 895 080</b>	<b>12 023 833</b>
Gastos de reestruturação	30	(5 991 288)	(7 949 440)
Gastos de depreciação e de amortização	6 e 7	(41 423 832)	(36 289 217)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11 e 13	4 670 773	(6 774 692)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	(341 883)	(237 703)
<b>Resultado operacional</b>		<b>(12 191 150)</b>	<b>(39 227 219)</b>
Gastos financeiros	33	(25 801 290)	(21 292 558)
Rendimentos financeiros	33	726 966	11 862
Diferenças de Câmbio Líquidas	33	(2 154 634)	3 621 972
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>(39 420 108)</b>	<b>(56 885 943)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	1 792 705	19 334 696
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(37 627 403)</b>	<b>(37 551 247)</b>

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

## Demonstração do rendimento integral consolidado

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(37 627 403)</b>	<b>(37 551 247)</b>
<b>Itens que podem reclassificar por resultados</b>			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura de fluxos de caixa	17	3 457 794	(5 018 415)
Justo valor de instrumentos financeiros derivados		(323 732)	-
Diferenças de conversão cambial	17	171 543	171 094
		<u>3 305 605</u>	<u>(4 847 321)</u>
<b>Itens que não reclassificam por resultados</b>			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	209 047	2 712 706
Impacto fiscal	9	-	(176 923)
		<u>209 047</u>	<u>2 535 783</u>
<b>Outros rendimentos do exercício</b>		<u>3 514 652</u>	<u>(2 311 538)</u>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>		<u><b>(34 112 750)</b></u>	<u><b>(39 862 785)</b></u>

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

## Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Reserva de Conversão Cambial	Reserva de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
<b>A 1 janeiro de 2022</b>		<b>16 809 500</b>	<b>1 495 597</b>	<b>3 318 091</b>	<b>45 882</b>	<b>(232)</b>	<b>(404 484 000)</b>	<b>(57 419 619)</b>	<b>(440 234 781)</b>
Rendimento integral do exercício		-	-	-	171 094	-	-	(37 551 247)	(37 380 153)
Derivados de cobertura do risco cambial		-	-	(5 018 415)	-	-	-	-	(5 018 415)
Remensurações		-	-	-	-	-	2 535 783	-	2 535 783
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(57 419 619)	57 419 619	-
		-	-	(5 018 415)	171 094	-	(54 883 836)	19 868 372	(39 862 785)
<b>A 31 dezembro de 2022</b>		<b>16 809 500</b>	<b>1 495 597</b>	<b>(1 700 324)</b>	<b>216 976</b>	<b>(232)</b>	<b>(459 367 836)</b>	<b>(37 551 247)</b>	<b>(480 097 566)</b>
Aumento de capital	16	102 752 903	-	-	-	-	-	-	102 752 903
Cobertura prejuízos	16	(102 752 903)	-	-	-	-	102 752 903	-	-
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(37 551 247)	37 551 247	-
Reorganização societária	17	(16 809 500)	(1 495 597)	(3 318 091)	-	232	21 622 956	-	(0)
Constituição capital social	16	50 000	-	-	-	-	-	-	50 000
Aumento de capital	16	215 497 101	-	-	-	-	-	-	215 497 101
Redução de capital	16	(50 000)	-	-	-	-	-	-	(50 000)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	171 543	-	-	(37 627 403)	(37 455 860)
Remensurações	20	-	-	-	-	-	209 047	-	209 047
Justo valor de instrumentos financeiros derivados		-	-	-	-	-	(323 732)	-	(323 732)
Outros impactos		-	-	-	-	-	(1 601 257)	-	(1 601 257)
Derivados de cobertura do risco cambial	17	-	-	3 457 794	-	-	-	-	3 457 794
		198 687 601	(1 495 597)	139 703	171 543	232	85 108 671	(76 156)	282 535 997
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>		<b>215 497 101</b>	<b>-</b>	<b>(1 560 621)</b>	<b>388 519</b>	<b>-</b>	<b>(374 259 165)</b>	<b>(37 627 403)</b>	<b>(197 561 568)</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

	Nota	2023	2022
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		419 282 459	312 782 007
Pagamentos a fornecedores		(334 229 890)	(298 002 861)
Pagamentos ao pessoal		(101 934 816)	(85 799 647)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(9 357 635)	(7 034 779)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>(26 239 883)</b>	<b>(78 055 280)</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(192 998)	(168 155)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	41 948 669	39 268 476
Outros recebimentos/pagamentos		(923 940)	1 318 913
		<b>14 591 848</b>	<b>(37 636 046)</b>
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>			
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(17 238 581)	(21 455 434)
Ativos intangíveis	7	(122 147)	(11 762)
Outros ativos financeiros		(1 091 170)	(475 219)
		<b>(18 451 897)</b>	<b>(21 942 415)</b>
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>			
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	18 619 636	202 080 136
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23	-	62 000 000
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(61 359 113)	(94 504 345)
Passivos com obrigações contratuais	19	(27 304 379)	(18 977 429)
Contratação instrumentos derivados		(2 102 000)	-
Juros e gastos e similares	33	(13 682 455)	(15 456 842)
Juros de passivos com obrigações contratuais	33	(7 733 768)	(2 304 015)
		<b>(93 562 079)</b>	<b>132 837 505</b>
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>			
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>			
Efeitos das diferenças de câmbio		(87 460)	(823 222)
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	15	101 483 968	29 048 146
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do exercício</b>	<b>15</b>	<b>3 974 379</b>	<b>101 483 968</b>

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

## Anexo às demonstrações financeiras consolidadas

### 1. Introdução

O Grupo SATA (“Grupo” ou “SATA”) é constituído pela SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) e suas subsidiárias, a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“Azores Airlines”), SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A (“SATA Air Açores”) a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos”), bem como o operador turístico Azores Airlines Vacations nos Estados Unidos (“AVA”).

Tendo em consideração as alterações estatutárias ocorridas no âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (“Plano de Reestruturação Aprovado”) foi aprovada a constituição de uma nova entidade como detentora das prestações sociais do Grupo, a SATA Holding, constituída a 13 janeiro de 2023, pelo que o atual Grupo SATA apresenta, pela primeira vez, a informação financeira consolidada do Grupo. Adicionalmente, ver Nota 2.3.

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

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

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Air Açores e encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no nº 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA<sup>1</sup>. Em termos cronológicos relativamente à prestação do Serviço Público:

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

---

<sup>1</sup> Aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional nº 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução nº 86/96, de 23 de maio.

- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto do Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, para o período de outubro de 2020 a março de 2021<sup>2</sup>.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, por contrato a celebrar entre a RAA e a SATA Air Açores, o qual veio a ser celebrado a 31 de março de 2021<sup>3</sup>.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar, entre a RAA e a SATA Air Açores, um novo ajuste direto da concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, para o período de 1 a 31 de outubro de 2021<sup>4</sup>.
- A 28 de setembro de 2021, foi assinado entre a RAA e a SATA Air Açores o Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de 1 de novembro de 2021 até 31 de outubro de 2026<sup>5</sup>.

A atividade de transporte aéreo regular fora do Arquipélago dos Açores é realizada pela Azores Airlines, que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio. A Azores Airlines, com a sua frota de 9 aviões (3 Airbus A320, um deles a iniciar o processo de *phase-out* em 2024, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e 1 novo A320 NEO), todos eles em regime de locação, opera rotas, ao abrigo das Obrigações de Serviço Público dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

A SATA Gestão de Aeródromos tem como objeto social a exploração, em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na Aerogare das Flores. O Governo Regional dos Açores (“GRA”), em resultado de concurso público, atribuiu a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado em 1 de julho de 2005. Este contrato previa duas renovações pelo período de cinco anos cada. Atualmente a SATA Gestão de Aeródromos está na segunda renovação do contrato, 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 Azores Airlines Vacations América é detida 100% pela SATA Air Açores, representante comercial criada com o objetivo de comercializar voos entre os Açores e os Açores e os EUA, a qual se encontra em processo de encerramento.

## Contexto da atividade do Grupo SATA

---

<sup>2</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro.

<sup>3</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021, de 25 de março, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 44, de 25 de março de 2021

<sup>4</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 161, de 20 de setembro de 2021

<sup>5</sup> A 12 de agosto de 2021, por despacho do Secretário Regional dos Transportes, Turismo e Energia, foi adjudicada a proposta da SATA.

<sup>7</sup> Cf. dados divulgados pela OMS.

## 1.1 Impactos diretos da Pandemia

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

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores<sup>6</sup>;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 12 milhões de euros, a favor da SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus<sup>7</sup>;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários<sup>8</sup>;
- a 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros<sup>9</sup>;
- A 7 de junho de 2022 aprovou i) um empréstimo direto de 144,5 milhões de euros, ii) uma assunção de dívida de 173,8 milhões de euros, totalizando 318,25 milhões de euros a converter em capitais próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras<sup>10</sup>.

A SATA 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% a 85% das

---

<sup>6</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

<sup>7</sup> Cf. State aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal – COVID-19 – SATA Compensation of damages resulting from extraordinary events – esta decisão contempla, ainda, um valor adicional de Eur 8M para a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

<sup>8</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

<sup>9</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

<sup>10</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C ex 2020/N) and SA.62043 (2021/C ex 2021/N) which Portugal is planning to implement for rescuing and restructuring the SATA Group



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

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

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

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e 2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores 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**

- 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.

A avaliação inicial, tendo como base a avaliação de 2021 como Ano 1 do Plano de Reestruturação 2021-2025, sugere claramente que os pressupostos de tráfego considerados são conservadores. Enquanto a procura de passageiros da IATA Internacional em 2021 ficou 75,5% abaixo dos níveis de 2019, para a SATA Azores Airlines, ficou apenas 31% abaixo dos níveis de 2019 (25% abaixo incluindo o tráfego inter-ilhas da Air Açores). Os números globais do ano compreendem dois períodos totalmente diferentes. No primeiro semestre de 2021, o volume de passageiros foi 58% inferior ao do mesmo período de 2019. No segundo semestre de 2021, o volume de passageiros foi apenas 10% inferior ao de igual período de 2019. Em 2022 e 2023, para a Azores Airlines e para a SATA Air Açores, o volume de passageiros projeta um aumento, quando comparado com 2019, mostrando uma recuperação antecipada relativamente aos níveis pré-pandemia quando comparados com a indústria.

Face ao Plano de negócios, as empresas do Grupo SATA registaram um aumento da procura face ao projetado, com crescimento da procura na ordem dos 15%, superior ao crescimento da oferta (11%), o que inclusivamente origina um aumento do *load-factor* de 3 pontos percentuais na subsidiária SATA Air Açores. Já na subsidiária Azores Airlines, o desvio face ao Plano foi maior, com um aumento da procura na ordem dos 21%, superior ao crescimento da oferta (10%), originando um aumento do *load-factor* de 7 pontos percentuais face ao anteriormente previsto.

### 1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

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

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

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

- Constituição de uma nova sociedade comercial (SATA Holding), cujo capital social será integralmente subscrito e realizado pela Região Autónoma dos Açores, designadamente mediante a subscrição de ações num aumento de capital por entradas em dinheiro e por entradas em espécie, cujo objeto social será a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização.
- Venda da participação de 100% do capital social detida pela Região Autónoma dos Açores na SATA Air Açores à SATA Holding;
- Venda à SATA Holding pela SATA Air Açores de 100% do capital social das suas subsidiárias Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como a cessão de créditos intragrupo 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 40.000.000 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 30.000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.
- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007) e,
- a 20 de dezembro de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros (sessenta e cinco milhões de euros) à taxa fixa de 2,711% e data de maturidade a 20 de dezembro de 2028 (PTSAOAOM0000).

### **Capitalização da Azores Airlines**

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

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

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.

A esta data, o Grupo SATA encontra-se a aguardar pelos desenvolvimentos a ocorrer em 2024 quanto ao processo de privatização da Azores Airlines.

Tendo em consideração a suspensão e incerteza associada ao processo de privatização da Azores Airlines à data de relato, a 31 de dezembro de 2023, não se encontravam cumpridos os requisitos para a aplicação da IFRS 5 - Ativos Não Correntes Detidos para Venda e Unidades Operacionais Descontinuadas.

Face à retoma deste processo já em março de 2024, o contributo da subsidiária Azores Airlines nas demonstrações financeiras consolidadas do Grupo a 31 de dezembro de 2023 (o qual exclui as transações entre empresas do Grupo, quando comparado com as contas individuais da entidade), detalhe-se como se segue:

#### **Demonstração da posição financeira**

Os ativos e passivos da Azores Airlines que incorporam o consolidado do Grupo detalham-se do seguinte modo:

	<u>2023</u>
<b>Ativo</b>	
<b>Não corrente</b>	
Ativos fixos tangíveis	122 838 548
Ativos intangíveis	194 861
Ativos por impostos diferidos	14 379 075
Clientes	1 490 115
Outras contas a receber	26 002 004
Outros ativos correntes	1 622 404
	<u>166 527 007</u>
<b>Corrente</b>	
Inventários	686 477
Clientes	52 353 748
Outras contas a receber	19 174 061
Outros ativos correntes	3 064 449
Caixa e equivalentes de caixa	1 452 711
	<u>76 731 446</u>
<b>Total do Ativo</b>	<u>243 258 453</u>
<b>Passivo</b>	
<b>Não corrente</b>	
Provisões	9 499 554
Empréstimos obtidos	110 110
Passivos com obrigações contratuais	84 525 910
Obrigações de benefícios de reforma e outros	10 997 413
	<u>105 132 986</u>
<b>Corrente</b>	
Empréstimos obtidos	16 165 792
Passivos com obrigações contratuais	29 420 383
Fornecedores	27 891 749
Outras contas a pagar	22 391 688
Imposto sobre o rendimento a pagar	151 445
Outros passivos correntes	3 379 136
Documentos pendentes de voo	48 860 610
	<u>148 260 803</u>
<b>Total Passivo</b>	<u>253 393 790</u>

De referir que, de acordo com a IFRS 5, não são apurados impactos no período comparativo da demonstração da posição financeira consolidada.

### Demonstração dos resultados

Os rendimentos e gastos dos segmentos operacionais relacionados com a Azores Airlines dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2022 e 2023, detalham-se da seguinte forma:



	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Vendas e serviços prestados	276 673 001	206 015 769
Subsídios à exploração	-	43 007
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(1 641 794)	(920 041)
Fornecimentos e serviços externos	(197 302 702)	(158 051 417)
Gastos com o pessoal	(50 375 497)	(41 391 408)
Provisões (aumentos/reduções)	2 912 001	7 007 408
Outros rendimentos e ganhos	4 822 636	2 403 684
Outros gastos e perdas	<u>(5 051 887)</u>	<u>(1 834 057)</u>
<b>Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>	<b>30 035 758</b>	<b>13 272 945</b>
Gastos de reestruturação	(4 416 332)	(2 820 825)
Gastos de depreciação e de amortização	(30 253 686)	(25 950 452)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	5 071 846	(6 487 385)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	<u>(110 147)</u>	<u>-</u>
<b>Resultado operacional</b>	<b><u>327 440</u></b>	<b><u>(21 985 717)</u></b>
Gastos financeiros	(8 593 991)	(10 467 597)
Rendimentos financeiros	-	-
Diferenças de Câmbio Líquidas	<u>(1 870 960)</u>	<u>1 324 558</u>
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b><u>(10 137 511)</u></b>	<b><u>(31 128 756)</u></b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	<u>930 255</u>	<u>13 027 568</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b><u>(9 207 256)</u></b>	<b><u>(18 101 188)</u></b>

## Demonstração dos fluxos de caixa

Os fluxos de caixa, respeitantes à subsidiária Azores Airlines nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023 e 2022, foram considerados como parte integrante desta demonstração e detalham-se conforme segue:

<b>Valores em milhares de Euros</b>	<b>Total 2023</b>	<b>Total 2022</b>
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais	19 081 942	(40 230 544)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento	(11 476 496)	(12 113 106)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento	<u>(14 171 826)</u>	<u>(30 195 439)</u>
<b>Fluxos de caixa líquidos</b>	<b>(6 566 380)</b>	<b>(82 539 089)</b>

## 1.4 Impactos das medidas tomadas após a Pandemia no Grupo SATA

### 1.4.1 Evolução dos principais indicadores operacionais

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

	2023	2022	2019	Δ23/22		Δ23/19	
				Valor	%	Valor	%
Nº Voos	28 437	25 629	22 249	2 808	11,0%	6 188	27,8%
Lugares Oferecidos	3 028 961	2 612 979	2 199 126	415 982	15,9%	829 835	37,7%
Passageiros	2 396 534	1 920 451	1 307 072	476 083	24,8%	1 089 462	83,4%
ASK (milhões)*	4 106	3 271	2 760	835	25,5%	1 346	48,8%
RPK (milhões)**	3 364	2 445	2 210	919	37,6%	1 154	52,2%
Load Factor (%)	79%	75%	79%	-	4 p.p.	-	- p.p.
Correio ( Kg)	893 311	956 979	1 182 431	(63 668)	-6,7%	(289 120)	-24,5%
Carga (Kg)	5 417 245	5 733 221	4 848 073	(315 976)	-5,5%	569 172	11,7%
Block Hour	44 425	37 835	32 233	6 590	17,4%	12 192	37,8%
Fuel Burn	88 182 009	67 246 920	60 655 574	20 935 089	31,1%	27 526 435	45,4%

\* Assentos-quilómetro oferecidos

\*\* Assentos-quilómetro utilizados

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

Verificou-se um aumento no número de voos (11,0% *yoy*) e de +27,8% face a 2019, período pré-pandémico. Este aumento foi acompanhado por uma variação positiva de lugares oferecidos (15,9%) face a 2022 e 37,7% comparativamente ao ano de 2019. A capacidade, ASK, à semelhança do verificado nos restantes indicadores, aumentou em 2023 face a 2022 (25,5%) e 2019 (48,8%), tendo resultado em incrementos no transporte de passageiros de 24,8% face a 2022 e 83,4% quando comparado com 2019. Verificou-se ainda um aumento de *load factor* em 4 p.p. face a 2022 (não tendo registado qualquer variação face a 2019).

O transporte de carga, desceu 5,5% face a 2022 ainda que, comparativamente a 2019 represente um aumento de 11,7%.

#### 1.4.2 Evolução nos indicadores financeiros

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

Indicadores financeiros	2023	2022	2019	Δ23/22		Δ23/19	
				valor	%	valor	%
<b>Dados da demonstração dos resultados consolidados</b>							
Rendimento operacional	384 263 983	293 892 335	233 104 857	90 371 648	30,7%	151 159 126	64,8%
Receita de passageiros*	312 026 246	240 255 055	179 850 588	71 771 191	29,9%	132 175 658	73,5%
EBITDA	30 895 080	12 023 833	(6 944 219)	18 871 247	156,9%	37 839 299	-544,9%
Margem EBITDA	8%	4%	-3%	-	1 p.p.	-	29 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	(12 191 150)	(39 227 219)	(41 751 280)	27 036 069	-68,9%	29 560 130	-70,8%
EBIT margin	-3%	-13%	-18%	-	-1 p.p.	-	55 p.p.
<b>Dados da demonstração dos fluxos de caixa consolidados</b>							
Fluxo das atividades operacionais	14 591 848	(37 636 046)	(7 052 829)	52 227 893	-1,387709	21 644 677	-306,9%
Fluxo das atividades de investimento	(18 451 897)	(21 942 415)	(1 913 074)	3 490 518	-15,9%	(16 538 823)	864,5%
Fluxo das atividades de financiamento	(93 562 079)	132 837 505	11 956 932	(226 399 584)	-170,4%	(105 519 011)	-882,5%
<b>Dados da posição financeira consolidada</b>							
Total do ativo	340 913 195	366 121 755	234 482 246	(25 208 561)	-6,9%	106 430 949	45,4%
Total do passivo	538 474 763	846 219 321	464 769 847	(307 744 558)	-36,4%	73 704 916	15,9%
Total do capital próprio	(197 561 568)	(480 097 566)	(230 287 601)	282 535 998	-58,8%	32 726 033	-14,2%

\* Inclui Receita de passagens e operação charter

O ano financeiro de 2023 foi impactado pelo aumento de atividade, verificando-se um aumento dos rendimentos operacionais de 30,7% face a 2022 e de 64,8% face a 2019, respetivamente. Verificou-se um aumento das receitas de passageiros em 29,9% comparativamente ao período homólogo e 73,5% quando comparado com 2019. O EBITDA registou um aumento de 18,9 milhões de euros face a 2022, passando para 30,9 milhões de euros e o resultado operacional passou de 39,2 milhões de euros negativos para 12,2 milhões de euros negativos.

Relativamente aos dados da posição financeira, a redução do ativo deveu-se essencialmente ao impacto da rubrica de caixa e equivalentes de caixa, influenciada em 2022 pelos auxílios estatais ao Grupo SATA decorrentes do Plano de Reestruturação Aprovado.

A redução verificada no passivo deveu-se, essencialmente, à redução da dívida para com o GRA, através da absorção, enquanto aumentos de capital, dos referidos montantes no âmbito do cumprimento com o descrito no Plano de Reestruturação.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, o incremento dos fluxos de caixa operacionais está diretamente relacionado com o aumento das receitas em maior proporção que os custos. A redução significativa nos dos fluxos das atividades de financiamento deve-se ao facto de terem sido recebidos, em 2022, montantes relacionados com o apoio estatal aprovado pela CE para o Grupo SATA que não se voltaram a repetir em 2023. Em sentido contrário, o Grupo, face ao excedente de *cash* operacional gerado no ano, procurou reduzir o seu passivo, nomeadamente através da liquidação antecipada do empréstimo obrigacionista de 60 milhões de euros.

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

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

É entendimento do Conselho de Administração do Grupo 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.

#### **Provisão para reestruturação (Nota 18 e 30)**

O Grupo SATA registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades a incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2020, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Foi ainda registada uma responsabilidade com os acordos de saída antecipada sob forma de reforma antecipada e pré-reforma. As responsabilidades presentes na posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2023, resultantes de medidas de reestruturação, totalizam cerca de 25,2 milhões de Euros, sendo 25 milhões de euros relativos a obrigações de benefícios de reforma e outros (Nota 20) e 166 milhares de euros relativos a rescisões por mútuo acordo (Nota 18).

#### **Perdas por imparidade de ativos não correntes- Frota Aérea**

Em 31 de dezembro de 2023, o total de ativos, não correntes, relacionados com a frota aérea, sujeitos a testes de imparidade nos termos da IAS 36, sempre que existam indícios de imparidade, ascende a 156,7 milhões de euros.

O valor recuperável dos referidos ativos é apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da SATA, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. O Plano de Reestruturação Aprovado, que contém um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e o nível de atividade e performance operacional do Grupo, e que se enquadram na conjuntura atual e nos seus impactos na atividade do transporte aéreo, esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis e intangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração da SATA em 31 de dezembro de 2023. É entendimento do Conselho de Administração da SATA que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2023, encontra-se refletida nas projeções embutidas nos testes de imparidade realizados.

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

#### **SATA Air Açores**

Em 31 de dezembro de 2023, o total de ativos, não correntes, relacionados com a frota aérea, sujeitos a testes de imparidade nos termos da IAS 36, sempre que existam indícios de imparidade, ascende a 34,4 milhões de Euros.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção, que são registadas como ativo, tendo resultado numa imparidade de 407,6 milhares de Euros (Nota 13).

### **Azores Airlines**

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

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção, que são registadas como ativo, tendo resultado numa reversão de perdas por imparidade de 3,6 milhões de Euros, sobretudo fruto da extensão contratual associada a 2 aeronaves A321 NEO (Nota 13).

### **Impostos Diferidos (Nota 9)**

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 2014 a 2023 pertencentes à subsidiária SATA Air Açores, no montante de 7,3 milhões de Euros, referentes aos exercícios de 2014 a 2017 pertencentes à subsidiária Azores Airlines, no montante de 14,4 milhões de Euros, e referentes aos exercícios de 2020 e 2022, pertencentes à subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, no montantes de 121,5 milhares de euros para os quais existe, por parte do Grupo, 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 do Grupo para os períodos remanescentes.

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

Considerando os pressupostos referidos, é exetável a recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2023 num período de 11 anos para a SATA Air Açores, 15 anos para a Azores Airlines e 9 anos para a SATA Gestão de Aeródromos. Acrescenta-se que, no caso da SATA Internacional, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 19,9 milhões de Euros

dos prejuízos fiscais gerados em 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 245 milhões de Euros de prejuízos fiscais gerados nos anos de 2018 a 2023.

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

#### **1.4.4 Continuidade das operações**

Tendo por base o enquadramento legal, operacional, financeiro e societário divulgado nesta Nota, a Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras consolidadas 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 de desenvolvimento do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines decorrente da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado; (iv) o contrato de concessão em vigor associado ao serviço público aéreo da Região Autónoma dos Açores da subsidiária SATA Air Açores; (v) o contrato de concessão em vigor de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil na Região Autónoma dos Açores e (vi) a capacidade de obtenção de recursos financeiros.

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 do Grupo 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 SATA quer seja pelo foco no crescimento da operação e conseqüente melhoria dos resultados financeiros consolidados, 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; (iii) concretização do processo de privatização da Azores Airlines e (iv) rentabilidade operacional futura das subsidiárias SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.

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

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.

### 1.5 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 efetuarem 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 SATA 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 consolidadas

### 2.1 Bases de Preparação

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

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

A preparação das demonstrações financeiras consolidadas em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pelo Grupo, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras consolidadas, 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 consolidadas, são apresentadas na Nota 5.

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

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

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

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



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

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

\* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

\* Exercícios iniciados em ou após

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

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

\* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2023, não impactaram as demonstrações financeiras consolidadas do Grupo 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 consolidadas do Grupo.

### 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras consolidadas

Tendo em consideração que a SATA Holding funciona como uma empresa de gestão de participações sociais e que presta serviços de gestão estratégica às suas subsidiárias, a um nível de controlo intermédio, de um Grupo que já existia antes da sua constituição (Ver Nota 1.3, o Grupo SATA), o Grupo SATA (constituído pelas subsidiárias Azores Airlines, SATA Air Açores, SATA Gestão de Aeródromos e a Azores Airlines Vacations América), as demonstrações financeiras consolidadas da SATA Holding de 31 de dezembro de 2023 apresentam, para efeitos comparativos, os valores referentes às demonstrações financeiras consolidadas da SATA Air Açores, com referência a 31 de dezembro de 2022, nos termos da IFRS 3.

Importa ainda notar que as demonstrações financeiras consolidadas de 31 de dezembro de 2022 da SATA Air Açores, anterior detentora do Grupo SATA, foram apresentadas de acordo com a IFRS 5 na sequência da reorganização societária constante no Plano de Reestruturação Aprovado, o qual previa a alienação por parte da SATA Air Açores das subsidiárias Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, cujos ativos e passivos dessas entidades foram classificados como ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda nos termos da IFRS 5.

Tendo em consideração a realização em 2023 da referida reorganização societária e a criação da SATA Holding, atual detentora do Grupo SATA, o comparativo foi reajustado por forma a refletir a posição financeira consolidada e a demonstração de resultados consolidados, atendendo à atual composição do Grupo.

As alterações na demonstração da posição financeira consolidada e na demonstração de resultados consolidados, para efeitos comparativos, detalham-se abaixo.

#### Demonstração da posição financeira consolidada

	31 de dezembro de 2022		
	2022 com IFRS5	Impacto IFRS5	2022 sem IFRS5
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativo não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	41 088 577	95 668 625	136 757 202
Ativos intangíveis	40 305	-	40 305
Investimentos financeiros	55 014	447	55 461
Ativos por impostos diferidos	6 963 858	13 423 897	20 387 755
Clientes	-	434 287	434 287
Outras contas a receber	333 074	16 071 177	16 404 251
	<b>48 480 828</b>	<b>125 598 432</b>	<b>174 079 260</b>
<b>Ativo corrente</b>			
Inventários	2 792 117	713 738	3 505 855
Clientes	2 885 921	39 139 236	42 025 157
Outras contas a receber	25 592 414	13 324 393	38 916 807
Imposto sobre o rendimento a receber	-	-	-
Outros ativos correntes	2 166 521	3 938 466	6 104 987
Caixa e seus equivalentes	91 815 021	9 674 668	101 489 689
	<b>125 251 994</b>	<b>66 790 501</b>	<b>192 042 495</b>
Ativos associados a ativos não correntes detidos para venda	192 388 933	(192 388 933)	-
<b>Total do ativo</b>	<b>366 121 755</b>	<b>-</b>	<b>366 121 755</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Capital social	16 809 500	-	16 809 500
Reservas legais	1 495 597	-	1 495 597
Outras reservas	(1 700 324)	-	(1 700 324)
Reservas de conversão cambial	216 976	-	216 976
Reservas de justo valor	(232)	-	(232)
Resultados acumulados	(459 367 836)	-	(459 367 836)
Resultado líquido	(37 551 247)	-	(37 551 247)
<b>Total do capital próprio</b>	<b>(480 097 566)</b>	<b>-</b>	<b>(480 097 566)</b>
<b>Passivo não corrente</b>			
Provisões	508 821	12 300 035	12 808 856
Empréstimos obtidos	249 327 781	541 133	249 868 914
Passivos com obrigações contratuais	30 950 177	67 979 712	98 929 889
Obrigações de benefícios de reforma e outros	13 828 574	7 970 279	21 798 853
Passivos por impostos diferidos	-	-	-
	<b>294 615 353</b>	<b>88 791 159</b>	<b>383 406 512</b>
<b>Passivo corrente</b>			
Empréstimos obtidos	9 007 061	428 890	9 435 951
Passivos com obrigações contratuais	4 324 670	26 190 588	30 515 258
Fornecedores	14 815 876	23 779 102	38 594 978
Outras contas a pagar	326 228 101	24 432 172	350 660 273
Imposto sobre o rendimento a pagar	99 671	90 703	190 374
Outros passivos correntes	1 384 955	2 928 117	4 313 072
Documentos pendentes de voo	719 275	28 383 629	29 102 904
	<b>356 579 609</b>	<b>106 233 200</b>	<b>462 812 809</b>
Passivos associados a ativos não correntes detidos para venda	195 024 359	(195 024 359)	-
<b>Total do passivo</b>	<b>846 219 321</b>	<b>-</b>	<b>846 219 321</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>366 121 755</b>	<b>-</b>	<b>366 121 755</b>

## Demonstração dos resultados consolidados

	2022 com IFRS5	Impacto IFRS5	2022 sem IFRS5
Vendas e serviços prestados	40 355 401	208 769 961	249 125 362
Subsídios à exploração	41 948 282	43 007	41 991 289
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(2 385 712)	(928 373)	(3 314 085)
Fornecimentos e serviços externos	(36 759 679)	(160 812 120)	(197 571 799)
Gastos com o pessoal	(42 646 429)	(42 555 531)	(85 201 960)
Provisões (aumentos/reduções)	34 435	7 007 408	7 041 843
Outros rendimentos e ganhos	372 000	2 403 684	2 775 684
Outros gastos e perdas	(983 062)	(1 839 439)	(2 822 501)
<b>Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>	<b>(64 764)</b>	<b>12 088 597</b>	<b>12 023 833</b>
Gastos de reestruturação	(5 078 402)	(2 871 038)	(7 949 440)
Gastos de depreciação e de amortização	(10 322 797)	(25 966 420)	(36 289 217)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	(297 807)	(6 476 885)	(6 774 692)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	(237 703)	-	(237 703)
<b>Resultado operacional</b>	<b>(16 001 473)</b>	<b>(23 225 746)</b>	<b>(39 227 219)</b>
Gastos financeiros	(10 757 446)	(10 535 112)	(21 292 558)
Rendimentos financeiros	11 862	-	11 862
Diferenças de câmbio líquidas	2 297 414	1 324 558	3 621 972
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b>(24 449 643)</b>	<b>(32 436 300)</b>	<b>(56 885 943)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	6 158 273	13 176 423	19 334 696
<b>Resultado líquido do exercício das atividades em continuação</b>	<b>(18 291 370)</b>	<b>(19 259 877)</b>	<b>(37 551 247)</b>
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	(19 259 877)	19 259 877	-
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>(37 551 247)</b>	<b>-</b>	<b>(37 551 247)</b>

## 3. Principais políticas contabilísticas

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

### 3.1 Consolidação

Subsidiárias são todas as entidades (incluindo as entidades estruturadas) sobre as quais o Grupo tem controle. O Grupo controla uma Entidade quando está exposto a, ou tem direitos sobre os retornos variáveis do seu envolvimento com a Entidade, e tem a capacidade de afetar esses retornos através do seu poder exercido sobre a Entidade. As subsidiárias são consolidadas a partir da data em que o controle é transferido para o Grupo, sendo excluídas da consolidação a partir da data em que esse controle cessa. As entidades que se qualificam como subsidiárias encontram-se listadas na Nota 38.

A aquisição de subsidiárias é registada pelo método de compra. O custo de uma aquisição é mensurado pelo justo valor dos bens entregues, instrumentos de capital emitidos e passivos incorridos ou assumidos na data de aquisição. Os ativos identificáveis adquiridos e os passivos e passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial, são mensurados inicialmente ao justo valor na data de

aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor da participação do Grupo nos ativos identificáveis adquiridos é registado como *goodwill*. Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor dos ativos líquidos da subsidiária adquirida, a diferença é reconhecida diretamente na demonstração de resultados consolidados.

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

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

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

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

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

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

### 3.2 Conversão cambial

#### i) Moeda funcional e de apresentação

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

#### ii) Transações e saldos

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

#### iii) Empresas do Grupo

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

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

#### iv) Cotações utilizadas

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

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

Fonte: Banco de Portugal

### 3.3 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.18.

### 3.4 Ativos Intangíveis

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

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

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

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

### 3.5 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

A reversão das perdas por imparidade é reconhecida, na demonstração de resultados consolidados, na rubrica de imparidade de ativos depreciáveis, a não ser que o ativo tenha sido reavaliado, situação em que a reversão corresponderá a um acréscimo da reavaliação. Contudo, a reversão da perda por



imparidade é efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (líquida de amortização ou depreciação) caso a perda por imparidade não tivesse sido registada em exercícios anteriores.

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

### 3.6 Ativos financeiros

#### Classificação

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

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

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

#### Instrumentos de dívida

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

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

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

#### Instrumentos Financeiros derivados

A SATA utiliza derivados com o objetivo de gerir os riscos financeiros e operacionais a que se encontra sujeita. Sempre que as expectativas de evolução de taxas de juro ou taxas de câmbio o justifiquem, a SATA procura contratar operações de proteção contra movimentos adversos, através de instrumentos derivados, tais como contratos de proteção de juro ou *forwards* cambiais.

Na seleção de instrumentos financeiros derivados são, essencialmente, valorizados os aspetos económicos dos mesmos. Os instrumentos financeiros derivados são registados na demonstração da posição financeira consolidada pelo seu justo valor.

Na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor das coberturas de fluxos de caixa são, inicialmente, registadas, em outros rendimentos integrais do período a que respeitam e posteriormente em resultados e resultados financeiros líquidos na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados financeiros líquidos no momento em que ocorre.

Desta forma, e em termos líquidos, os gastos associados aos financiamentos cobertos são periodizados à taxa inerente à operação de cobertura contratada. Os ganhos ou perdas, decorrentes da rescisão

antecipada deste tipo de instrumento, que apenas é permitida mediante determinadas circunstâncias, são reconhecidos em resultados, quando a operação coberta também afetar resultados.

Sempre que possível, o justo valor dos derivados é estimado com base em instrumentos cotados. Na ausência de preços de mercado, o justo valor dos derivados é estimado através do método de fluxos de caixa descontados e modelos de valorização de opções, de acordo com pressupostos geralmente utilizados no mercado. O justo valor dos instrumentos financeiros derivados encontra-se incluído, essencialmente, nas rubricas de outras contas a receber e de outras contas a pagar.

### **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, o Grupo 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, o Grupo 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 SATA reconhece uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer nos 12 meses seguintes.

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

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

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

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

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

#### **Contabilidade de cobertura**

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

- À data de início da transação a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura;
- Existe um alinhamento da relação de cobertura com a estratégia de gestão de risco e objetivos de gestão;
- A eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação;
- Existe uma relação económica (50%) entre o item coberto e o instrumento de cobertura; e
- O risco de variação de valor não é função, maioritariamente, do risco de crédito.

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

vendas previstas e dos passivos de locação. É esperado que exista uma relação económica entre i) o instrumento de cobertura, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente pagamento de rendas em USD, e ii) o item coberto, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente vendas denominadas em USD. Assim, quando o item coberto variar num sentido, o instrumento de cobertura variará no sentido oposto.

### 3.7 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

### 3.8 Inventários

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

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

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

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

### 3.9 Clientes e Outras contas a receber

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

### 3.10 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

### 3.11 Capital social

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

### 3.12 Passivos financeiros

#### Classificação

Os Passivos financeiros são classificados em duas categorias:

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

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

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

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

#### Empréstimos obtidos

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

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

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

### **Desreconhecimento de passivos financeiros**

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

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

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

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

### **3.13 Outras contas a pagar**

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

### **3.14 Imposto sobre o rendimento**

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

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

### **Impostos diferidos**

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

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

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

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

### 3.15 Benefícios aos empregados

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

#### ➤ Plano de Benefícios Definidos

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

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

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

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

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

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

➤ **Planos de contribuição definida**

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

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

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

➤ **Benefícios de cessação de emprego**

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

➤ **Benefícios pós emprego**

O Grupo assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada, desde que verificadas determinadas condições, nomeadamente para colaboradores que optem por uma situação de pré-reforma, e que tenham uma antiguidade abaixo de 10 anos, entre 10 a 20 anos, superior a 20 anos a SATA suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades 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 dos colaboradores afetos à SATA Air Açores é calculado com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos.

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

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

### **3.16 Provisões**

As provisões são reconhecidas quando a SATA tem: i) uma obrigação presente legal, contratual ou construtiva resultante de eventos passados; ii) para a qual é mais provável de que seja necessário um dispêndio de recursos internos no pagamento dessa obrigação; e iii) o montante possa ser estimado com



razoabilidade. Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja condicionada à ocorrência (ou não ocorrência) de determinado evento futuro, o Grupo divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para o pagamento da mesma seja considerada remota.

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

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

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

### **Redelivery**

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

### **Processos judiciais**

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

### **Provisão para Reestruturação**

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

### **3.17 Subsídios e apoios do Governo**

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

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

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

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

### 3.18 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revisados usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. O Grupo realizou modificações contratuais no ano de 2023 na sequência de renegociações com os lessors de aeronaves no montante de 27 milhões de euros (Nota 19).

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

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

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

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

### **3.19 Especialização dos exercícios**

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

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

### 3.20 Rédito

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

#### Transporte aéreo

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

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

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

#### Programa SATA Imagine

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

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

#### Assistência prestada a terceiros

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

### **Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público**

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

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

### **3.21 Concessão de serviço público aeroportuário**

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

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

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infraestruturas:

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

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

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

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

### 3.22 Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

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

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

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

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos intangíveis e tangíveis.

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

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

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

### **3.23 Ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda**

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

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

Uma unidade operacional descontinuada é uma componente do Grupo que ou foi alienada ou está classificada como detida para venda e:

- (i) Representa uma importante linha de negócios ou área geográfica de operações separada;
- (ii) É parte integrante de um único plano coordenado para alienar uma importante linha de negócios ou área geográfica de operações separada; ou
- (iii) É uma subsidiária adquirida exclusivamente com vista à revenda.

### **3.24 Eventos subsequentes**

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

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

## **4 Políticas de gestão do risco financeiro**

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

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

#### **i. Risco de taxa de câmbio**

A atividade operacional do Grupo SATA é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposto ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente as exposições denominadas em dólares canadianos e americanos. Adicionalmente, no setor em que a SATA opera, uma parte significativa encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jet fuel*, locações e manutenções de aeronaves.

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

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

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

Conforme referido na Nota 5.11, a partir de 1 de janeiro de 2022, a SATA designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

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



	2023			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	999 537	993 998	102 515	2 096 050
Clientes	16 185 088	13 321 552	863 247	30 369 888
Outras contas a receber	39 643 393	1 688 916	355 801	41 688 110
	<b>56 828 018</b>	<b>16 004 466</b>	<b>1 321 564</b>	<b>74 154 048</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Passivos com obrigações contratuais	116 483 267	-	-	116 483 267
Fornecedores	9 464 374	832 702	337 835	10 634 910
Outras contas a pagar	4 243 820	124 925	3 908	4 372 653
Provisões	7 093 955	-	-	7 093 955
	<b>137 285 416</b>	<b>957 627</b>	<b>341 743</b>	<b>138 584 785</b>
	2022			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	2 030 406	1 896 524	423 877	4 350 808
Clientes	14 018 242	9 211 862	8 090 634	31 320 737
Outras contas a receber	23 429 847	923 021	661 603	25 014 471
	<b>39 478 495</b>	<b>12 031 407</b>	<b>9 176 115</b>	<b>60 686 016</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Passivos com obrigações contratuais	97 413 097	-	-	97 413 097
Fornecedores	8 582 004	477 363	16 754	9 076 122
Outras contas a pagar	299 745	3 604	3 510	306 859
Provisões	9 224 100	-	-	9 224 100
	<b>115 518 946</b>	<b>480 967</b>	<b>20 265</b>	<b>116 020 177</b>

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

O impacto da atualização cambial das vendas cobertas no montante de 3,5 milhões de euros foi registado na rubrica de outras reservas (Nota 17).

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

Em 31 de dezembro de 2023, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto de 6,2 milhões de euros, parcialmente coberto por instrumentos de cobertura de câmbio (2022: 10,6 milhões de euros).

## ii. Risco de crédito

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

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

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

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

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

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

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

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:

<u>Notação de rating</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>Fonte</u>
A-	1 949 061	8 905 964	<i>Fitch Ratings</i>
AA-	374 719	13 750	<i>Fitch Ratings</i>
A1	82 138	8 953 114	<i>Moody's</i>
BBB +	452 503	4 822 462	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	19 258	65 219 045	<i>Fitch Ratings</i>
BBB -	304 889	750 635	<i>Fitch Ratings</i>
BB+	-	5 124	<i>Fitch Ratings</i>
BB	59	8 492 989	<i>Standard &amp; Poor's</i>
B	-	647 549	<i>Fitch Ratings</i>
B+	6	-	<i>Fitch Ratings</i>
BAA1	-	103	<i>Moody's</i>
BA1	8 846	20 596	<i>Moody's</i>
BA2	86 400	158 901	<i>Moody's</i>
Sem rating atribuído	683 635	3 420 886	
	<b>3 961 513</b>	<b>101 411 120</b>	

### iii. Risco de liquidez

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

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

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 1.4.4

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

	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2023</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	29 243 786	226 505 266	-
Passivos com obrigações contratuais	36 207 106	115 776 203	16 423 771
Fornecedores	47 098 780	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	44 773 720	-	-
	<b>157 323 392</b>	<b>342 281 469</b>	<b>16 423 771</b>
	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	17 795 260	104 956 375	191 408 800
Passivos com obrigações contratuais	34 680 506	89 865 617	29 882 394
Fornecedores	38 594 978	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	354 973 345	-	-
	<b>446 044 088</b>	<b>194 821 992</b>	<b>221 291 194</b>

#### iv. Risco de taxa de juro

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

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

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

<b>Capital em dívida</b>	<b>Spread</b>	<b>Indexante</b>	<b>Data de repricing</b>
65 000 000	2,71%	-	-
65 000 000	4,13%	-	-
40 000 000	1,15%	Euribor 6M	29/02/2024
30 000 000	1,15%	Euribor 3M	16/02/2024
9 309 818	1,35%	Euribor 3M	-
6 393 111	1,25%	Euribor 3M	-
2 916 706	1,25%	Euribor 3M	-
547 762	1,75%	Euribor 6M	23/03/2024
547 762	1,75%	Euribor 6M	23/03/2024
<b>219 715 160</b>			

Considera-se que o justo valor deste empréstimo está alinhado com o seu valor contabilístico uma vez que as taxas de juro estão dentro dos valores percentuais obtidos pela SATA.

Adicionalmente, os passivos com obrigações contratuais apresentam uma taxa de juro fixa.

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

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 19.

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

Tendo por referência à dívida líquida em 31 de dezembro de 2023, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais de 806 milhares de euros (2022: 1.325 milhares de euros).

#### **v. Risco de preço de combustível**

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

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

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

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

#### **vi. Risco de mercado**

O Grupo encontra-se exposto a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

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

A indústria do transporte aéreo recuperou de forma consistente sendo expectável que continue esta trajetória nos próximos anos. Não obstante, dada toda a incerteza que o atual ambiente macroeconómico

e que os desenvolvimentos da própria indústria trazem consigo, prevê-se que os RPK globais só recuperem completamente os níveis de 2019 em 2024.

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

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

Estas alterações deverão ser contextualizadas no Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia, o qual estabelece todos os pressupostos de receitas e custos incluindo os de rede e frota. Caso a realidade divirja significativamente deste plano nomeadamente ao nível de serviço e vendas, ou caso a SATA não implemente de forma bem-sucedida o seu atual plano de frota as receitas e resultados da SATA podem ser negativamente impactados no futuro.

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

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

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

A dívida do Grupo tem uma medida contabilística rigorosa, que pode ser analisada e medida de forma mais abrangente e substancial, englobando agregados cujo comportamento é, nalguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações, essencialmente aeronaves, fruto da IFRS 16. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se tratam de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco.

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

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

Em resultado da pandemia COVID-19 e do Plano de Reestruturação Aprovado, algumas destas estimativas foram materialmente afetadas, conforme descrito na Nota 1.4.3.

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

### 5.1 Provisões (Nota 18)

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

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

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

### 5.2 Provisão para Reestruturação (Nota 18)

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

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que o Grupo esperava incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Em 31 de dezembro de 2023 a provisão totaliza um montante de 166 milhares de euros decorrentes de contratos assinados e em fase de liquidação.

### 5.3 Provisão de Redelivery (Nota 18)

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

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

manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados pelo Grupo, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas.

Em 2023, foi registada uma redução líquida da provisão para *redelivery*, para fazer face a encargos com o *phase-out* de equipamentos usados com obrigações contratuais, em cerca de 2,1 milhões de euros, decorrente de revisões de estimativas resultantes de renegociações contratuais e novas informações sobre os prazos e custos associados ao processo de *phase-out*.

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

#### 5.4 Pressupostos atuariais e benefícios pós emprego (Nota 20)

A determinação das responsabilidades com pensões de reforma, dos colaboradores pertencentes à subsidiária SATA Air Açores, requer a utilização de pressupostos e estimativas, de natureza demográfica e financeira, que podem condicionar significativamente os montantes de responsabilidades apurados em cada data de relato. As variáveis mais sensíveis referem-se à taxa de atualização das responsabilidades e às tabelas de mortalidade utilizadas.

Para os colaboradores pertencentes à Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, o valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

Os valores apurados são registados como gastos de reestruturação, quando associados à Azores Airlines ou SATA Gestão de Aeródromos, na demonstração de resultados consolidados.

#### 5.5 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

#### 5.6 Imparidades (Nota 10, 11 e 13)

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

As imparidades de contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 11 e 13).



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

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

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

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

Um aumento de 10 p.p à taxa de antecipação de receita aplicada aos bilhetes caducados sobre os quais, historicamente, não resultam em reembolsos ou reemissões, originaria um incremento de receitas no montante 665 milhares de euros, a reconhecer nos resultados do exercício.

### **5.8 Impostos diferidos (Nota 9)**

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

### **5.9 Recuperabilidade dos ativos não correntes (Nota 6 e 13) – Frota Aérea**

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

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

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

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

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado numa reversão de perdas por imparidade reconhecidas em anos anteriores, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 3,2 milhões de euros.

### 5.10 Locações (Nota 6 e 19)

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

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

### 5.11 Hedging cambial (Nota 17)

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

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

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

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

## 6. Ativos fixos tangíveis

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

	<b>Terrenos</b>	<b>Edifícios e outras construções</b>	<b>Equipamento básico</b>	<b>Equipamento transporte</b>	<b>Ferramentas e utensílios</b>	<b>Equipamento administrativo</b>	<b>Outros Ativos fixos tangíveis</b>	<b>Ativos em curso</b>	<b>Total</b>
<b>1 de janeiro de 2023</b>									
Custo de aquisição	73 312	5 716 536	336 766 008	627 281	2 094 308	7 468 181	6 549 671	1 882 582	361 177 879
Imparidade acumulada	-	-	(7 616 919)	-	-	-	-	-	(7 616 919)
Depreciações acumuladas	-	(2 997 502)	(197 465 371)	(578 904)	(1 965 942)	(7 259 156)	(6 536 882)	-	(216 803 758)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>2 719 035</b>	<b>131 683 717</b>	<b>48 377</b>	<b>128 366</b>	<b>209 025</b>	<b>12 789</b>	<b>1 882 582</b>	<b>136 757 202</b>
<b>Movimento de 2023</b>									
Adições	-	297 846	32 691 693	101 960	94 769	198 864	308 122	4 091 416	37 784 669
Renegociações	-	-	27 040 286	-	-	-	-	-	27 040 286
Transferências, abates e regularizações	-	-	619 496	(42 139)	(28 160)	(12 018)	(18 998)	(1 879 158)	(1 360 977)
Imparidade -Transferências e abates	-	-	108 348	-	-	-	-	-	108 348
Depreciação - exercício	-	(764 228)	(40 304 474)	(21 132)	(46 718)	(204 727)	(60 445)	-	(41 401 725)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	-	576 277	39 655	28 160	12 016	18 998	-	675 106
	-	<b>(466 382)</b>	<b>20 731 627</b>	<b>78 344</b>	<b>48 051</b>	<b>(5 866)</b>	<b>247 676</b>	<b>2 212 258</b>	<b>22 845 708</b>
<b>31 de dezembro de 2023</b>									
Custo de aquisição	73 312	6 014 382	397 117 483	687 101	2 160 917	7 655 027	6 838 795	4 094 840	424 641 857
Imparidade acumulada	-	-	(7 508 571)	-	-	-	-	-	(7 508 571)
Depreciações acumuladas	-	(3 761 730)	(237 193 569)	(560 381)	(1 984 500)	(7 451 868)	(6 578 330)	-	(257 530 377)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>2 252 652</b>	<b>152 415 344</b>	<b>126 721</b>	<b>176 416</b>	<b>203 159</b>	<b>260 465</b>	<b>4 094 840</b>	<b>159 602 909</b>

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

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2022</b>									
Custo de aquisição	73 312	4 179 093	316 599 812	600 863	2 037 326	7 175 493	6 603 002	3 415 541	340 684 443
Imparidade acumulada	-	-	(7 621 027)	-	-	-	-	-	(7 621 027)
Depreciações acumuladas	-	(2 343 338)	(162 270 279)	(560 353)	(1 911 126)	(6 959 092)	(6 528 192)	-	(180 572 381)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>1 835 756</b>	<b>146 708 506</b>	<b>40 510</b>	<b>126 200</b>	<b>216 401</b>	<b>74 810</b>	<b>3 415 541</b>	<b>152 491 035</b>
<b>Movimento de 2022</b>									
Adições	-	1 204 494	23 291 862	26 418	56 982	332 090	6 220	1 882 582	26 800 648
Renegociações	-	61 458	(6 254 149)	-	-	-	-	-	(6 192 691)
Transferências, abates e regularizações	-	271 491	3 128 482	-	-	(39 402)	(59 551)	(3 415 541)	(114 521)
Imparidade -Transferências e abates	-	-	4 108	-	-	-	-	-	4 108
Depreciação - exercício	-	(654 164)	(35 195 092)	(18 551)	(54 816)	(338 205)	(8 209)	-	(36 269 037)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	-	-	-	-	38 141	(481)	-	37 660
	-	<b>883 279</b>	<b>(15 024 789)</b>	<b>7 867</b>	<b>2 166</b>	<b>(7 376)</b>	<b>(62 021)</b>	<b>(1 532 959)</b>	<b>(15 733 833)</b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>									
Custo de aquisição	73 312	5 716 536	336 766 008	627 281	2 094 308	7 468 181	6 549 671	1 882 582	361 177 879
Imparidade acumulada	-	-	(7 616 919)	-	-	-	-	-	(7 616 919)
Depreciações acumuladas	-	(2 997 502)	(197 465 371)	(578 904)	(1 965 942)	(7 259 156)	(6 536 882)	-	(216 803 758)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>2 719 035</b>	<b>131 683 717</b>	<b>48 377</b>	<b>128 366</b>	<b>209 025</b>	<b>12 789</b>	<b>1 882 582</b>	<b>136 757 202</b>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o movimento ocorrido nas rubricas de edifícios e outras construções e equipamento básico, relacionado com locações sob forma de direito de uso, detalha-se como segue:

	<b>Edifícios e outras construções</b>	<b>Leasing de Aeronaves</b>	<b>Redelivery e Manutenções</b>	<b>Manutenções em curso</b>	<b>Total</b>
<b>1 de janeiro de 2023</b>					
Custo de aquisição	2 881 015	228 459 083	74 902 592	1 458 414	307 701 105
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(1 878 794)	(123 782 245)	(45 342 515)	-	(171 003 554)
<b>Valor líquido</b>	<b>1 002 221</b>	<b>104 676 838</b>	<b>29 032 612</b>	<b>1 458 414</b>	<b>136 170 085</b>
<b>Movimento de 2023</b>					
Adições	297 846	19 018 297	12 733 581	3 158 488	35 208 212
Renegociações	-	27 040 286	-	-	27 040 286
Transferências, abates e regularizações	-	-	889 490	(1 458 414)	(568 925)
Depreciação - exercício	(470 765)	(24 210 905)	(14 957 939)	-	(39 639 610)
	<b>(172 919)</b>	<b>21 847 678</b>	<b>(1 334 868)</b>	<b>1 700 074</b>	<b>22 039 964</b>
<b>31 de dezembro 2023</b>					
Custo de aquisição	3 178 861	274 517 666	88 525 663	3 158 488	369 380 678
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(2 349 559)	(147 993 150)	(60 300 454)	-	(210 643 163)
<b>Valor líquido</b>	<b>829 302</b>	<b>126 524 516</b>	<b>27 697 744</b>	<b>3 158 488</b>	<b>158 210 049</b>

A frota aérea do Grupo SATA é composta, na SATA Air Açores, por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010, o respetivo equipamento de reserva desses aviões e uma aeronave Bombardier Q400 (CS-TSE) adquirida através de uma locação, registada sob a forma de direito de uso, pertencentes à subsidiária SATA Air Açores. À subsidiária Azores Airlines pertencem 9 aviões (3 Airbus A320, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e um novo A320 NEO que se juntou à frota em 2023) registados igualmente sob forma de direito de uso.

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico associadas à frota da subsidiária Azores Airlines respeitam, maioritariamente, a: i) aquisição de uma aeronave A320 NEO, em regime de locação, no montante de cerca de 19.018 milhares de euros, ii) capitalização de manutenções estruturais, nomeadamente, duas C-Check, uma na aeronave CS-TKK, no valor total de 3.094 milhares de euros (iniciada em 2022) e outra na aeronave CS-TKP no valor de 1.810 milhares de euros iii) capitalização de uma manutenção sobre os trens da aeronave CS-TKP no valor total de 509 mil euros (iniciada ainda em 2022) e iv) capitalização de reparações sobre os motores das aeronaves A320 no valor total de 1.319 milhares de euros (iniciada em 2022).

Já na frota da subsidiária SATA Air Açores decorrem, essencialmente, de uma inspeção de um motor da aeronave CS-TRF no montante de 2.439 milhares de euros, bem como a aquisição de trens de aterragem no montante total de 808 milhares de euros, para as aeronaves CS-TRB, CS-TRC, CS-TRF e CS-TRG, de duas hélices das aeronaves CS-TRC e CS-TRD, no montante total de 310 milhares de

euros e da capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TSE em regime de locação no valor de 254 milhares de euros. Adicionalmente, registaram-se também adições de outro tipo de equipamento básico não relacionado com a frota aérea, nomeadamente empilhadores, escadas elétricas e equipamentos de apoio à operação, no montante de 896 milhares de euros.

A rubrica dos ativos em curso inclui, essencialmente, manutenções que se encontram em curso à data de relato, nomeadamente i) uma manutenção sobre um trem de aterragem no valor de 213 milhares de euros referente da aeronave CS-TKQ, ii) uma intervenção na estrutura da aeronave CS-TSF (C-Check) no montante de 886 milhares de euros, iii) um APU de reserva no valor de 814 milhares de euros e iv) reparações sobre componentes significativos dos motores do CS-TKQ, no montante de 554 milhares de euros.

As renegociações reconhecidas como equipamento básico correspondem ao impacto da extensão contratual de 5 aeronaves da subsidiária Azores Airlines, no decorrer do ano de 2023, nomeadamente 23.287 milhares de euros referente aos aviões A321 NEO e 3.753 milhares de euros dos aviões A320.

As transferências, abates e regularizações de ativos por direito de uso, respeitam essencialmente à transferência de custos associados a manutenções estruturais iniciadas em 2022 e terminadas em 2023, nomeadamente uma C-Check na aeronave CS-TKK, no montante de 477 milhares de euros, intervenções nos motores das aeronaves CS-TKK e CS-TKP, no montante de 723 milhares de euros, e a manutenção do trem do CS-TKP, no montante de 258 milhares de euros. Adicionalmente, verificou-se uma redução da provisão para *redelivery* decorrente de extensões contratuais da frota (Ver Nota 18).

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

No decurso do exercício de 2022, as adições de equipamento básico no montante total de 23,3 milhões de euros, compreendem, essencialmente, três manutenções estruturais sobre os reatores das aeronaves CS-TRF, CS-TRC e CS-TRB no valor de 2.237 milhares de euros, 1.367 milhares de euros e 1.135 milhares de euros, respetivamente, na rubrica de equipamento básico e obras no atual edifício sede do Grupo, no valor de 1.289 milhares de euros, na rubrica de edifícios e outras construções. As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico respeitam a (i) uma aquisição de aeronave (CS-TSE) no valor de 4.470 milhares de euros, (ii) capitalização de manutenções estruturais sobre os dois reatores da aeronave CS-TKP, no valor total de 6.630 milhares de euros e 5.269 milhares de euros (iniciada ainda no ano de 2021), respetivamente, (iii) capitalização de manutenções estruturais sobre a estrutura das aeronaves CS-TKQ e CS-TSH no montante de 858 milhares de euros, e (iv) capitalização da manutenção estrutural sobre o APU da aeronave CS-TKP no montante de 393 milhares de euros.

Durante o exercício de 2022, as capitalizações reconhecidas em equipamento básico originaram um aumento nos custos com depreciações no montante de 5.724 milhares de euros, face ao ano anterior.

A rubrica dos ativos em curso em 2022 inclui, essencialmente, manutenções que se encontram em curso à data de relato, nomeadamente i) uma manutenção sobre dois trens de aterragem no valor de 758 milhares de euros referente às aeronaves CS-TKP e CS-TKK e ii) uma intervenção na estrutura da aeronave CS-TKK no montante de 477 milhares de euros.

### **Imparidade**

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, decorrente dos riscos de imparidade existentes nos ativos não correntes referentes ao transporte aéreo em exercícios anteriores, em resultado da redução

de atividade durante a pandemia COVID-19, conjugado com o aumento das taxas de juro e do custo dos bens e serviços operacionais, foi realizada uma análise de imparidade aos respetivos ativos.

Para este efeito, o valor recuperável dos referidos ativos foi apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da SATA, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. Consequentemente, e tendo em consideração o Plano de Reestruturação Aprovado, contendo um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e nível de atividade e performance operacional, o mesmo esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pela Administração da SATA em 31 de dezembro de 2023.

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

Em 31 de dezembro de 2023, o Grupo procedeu ao cálculo da quantia recuperável dos ativos do transporte aéreo, essencialmente decorrentes da frota, no valor de 122,3 milhões de euros afetos à subsidiária Azores Airlines e 34,4 milhões de euros pertencentes à subsidiária SATA Air Açores, através da determinação do valor de uso alocado à unidade geradora de caixa definida do Transporte Aéreo, de acordo com o método dos fluxos de caixa descontados. Tendo em consideração situação atual inerente ao processo de privatização da subsidiária Azores Airlines (Nota 1), o mesmo não teve impacto para efeitos da quantia recuperável dos referidos ativos nos termos as IAS 16.

Os principais pressupostos utilizados, para efeitos do teste de imparidade aos ativos não correntes pertencentes à subsidiária Azores Airlines foram os seguintes:

**31 de dezembro de 2023**

Taxa de desconto (WACC)*	10,1%
Crescimento da perpetuidade (g)	1,0%
Taxa de imposto	22,0%

\* Taxa de desconto líquida de impostos

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

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

Relativamente aos ativos não correntes pertencentes à subsidiária SATA Air Açores, tendo em conta o horizonte temporal previsto pelo Contrato de Concessão em vigor, os principais pressupostos utilizados foram os seguintes:

**31 de dezembro de 2023**

Taxa de desconto (WACC)*	7,5%
Taxa de imposto	18,3%

\* Taxa de desconto líquida de impostos

Uma alteração nos principais pressupostos utilizados no cálculo do valor recuperável, teria os seguintes impactos no registo de perdas por imparidade: um aumento de 0,5% no WACC (cerca de 0,5 milhões de euros de perdas por imparidade); uma diminuição do EBITDA nos períodos do teste em 5% (cerca de 3 milhões de euros de perdas por imparidade) e um aumento do CAPEX estimado para todos os períodos em 10% (cerca de 1,5 milhões de euros de perdas por imparidade).

Importa salientar que os cenários de sensibilidade acima divulgados não foram considerados pelo Conselho de Administração como o cenário base no Plano de Reestruturação Aprovado dado que os pressupostos em causa não se estimam como prováveis tendo por base a estratégia operacional definida no Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia e as estimativas macroeconómicas conhecidas a esta data. Salienta-se ainda que o EBITDA obtido pelo Grupo no exercício de 2023 não apresentou um desvio significativo face ao previsto para esse mesmo ano no Plano de Reestruturação Aprovado.

O Conselho de Administração, suportado no valor dos fluxos de caixa descontados considerados no Plano de Reestruturação Aprovado, à taxa considerada aplicável, concluiu que, em 31 de dezembro de 2023, o valor contabilístico dos ativos afetos à atividade do transporte aéreo, não excede o seu valor recuperável.

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

A incerteza resultante da Guerra na Ucrânia e no Médio Oriente não permite a determinação dos possíveis impactos na atividade do Grupo nos próximos exercícios, considerando que o principal efeito à data de aprovação das demonstrações financeiras poderá advir do preço do *jet fuel*.

## 7. Ativos Intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se ao *software* adquirido e outras aplicações desenvolvidas internamente para suporte das atividades do Grupo. A evolução registada para os exercícios de 2023 e 2022 é como segue:



	<b>Programas computador</b>	<b>Outros Ativos Intangíveis</b>	<b>Ativos Intangíveis em curso</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2023</b>				
Custo de aquisição	908 887	155 667	-	1 064 554
Amortizações acumuladas	(870 180)	(154 069)	-	(1 024 249)
<b>Valor líquido</b>	<b>38 707</b>	<b>1 598</b>	<b>-</b>	<b>40 305</b>
Adições	244 466	-	72 542	317 008
Amortização - exercício	(20 970)	(1 138)	-	(22 107)
	<b>223 496</b>	<b>(1 138)</b>	<b>72 542</b>	<b>294 900</b>
<b>31 de dezembro de 2023</b>				
Custo de aquisição	1 153 353	155 667	72 542	1 381 562
Amortizações acumuladas	(891 150)	(155 207)	-	(1 046 356)
<b>Valor líquido</b>	<b>262 203</b>	<b>461</b>	<b>72 542</b>	<b>335 205</b>

	<b>Programas computador</b>	<b>Outros Ativos Intangíveis</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>			
Custo de aquisição	885 665	155 667	1 041 332
Amortizações acumuladas	(853 344)	(151 864)	(1 005 208)
<b>Valor líquido</b>	<b>32 321</b>	<b>3 803</b>	<b>36 124</b>
Adições	11 762	-	11 762
Transferências e abates	11 460	-	11 460
Amortização - exercício	(17 975)	(2 205)	(20 180)
Amortização - transf. e abates	1 139	-	1 139
	<b>6 386</b>	<b>(2 205)</b>	<b>4 181</b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>			
Custo de aquisição	908 887	155 667	1 064 554
Amortizações acumuladas	(870 180)	(154 069)	(1 024 249)
<b>Valor líquido</b>	<b>38 707</b>	<b>1 598</b>	<b>40 305</b>

As adições verificadas em 2023 respeitam, sobretudo, à capitalização de custos incorridos com aplicações informáticas desenvolvidas internamente para apoio à atividade desenvolvida.

As amortizações dos ativos intangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade.

## 8. Investimentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a instrumentos de capital detidos nas seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	2023	2022
<b>Empresas associadas:</b>				
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria	Ponta Delgada	30%	12 500	12 500
<b>Participadas:</b>				
France Telecom	França	nd	41 514	41 514
Estação Geodésica e Espacial de Santa Maria - RAEGE	Ponta Delgada	nd	1 000	1 000
Outras	-	-	447	447
			<b>55 461</b>	<b>55 461</b>

## 9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira consolidada pelo seu valor bruto.

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

### Ativos por impostos diferidos

Os movimentos ocorridos nas rubricas de ativos por impostos diferidos para os exercícios de 2023 e 2022 é como segue:

	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Total
<b>A 1 de janeiro de 2023</b>	<b>19 772 768</b>	<b>614 987</b>	<b>20 387 755</b>
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	1 994 357	-	1 994 357
<b>Movimento do exercício</b>	<b>1 994 357</b>	<b>-</b>	<b>1 994 357</b>
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>	<b>21 767 125</b>	<b>614 987</b>	<b>22 382 111</b>

	Provisões	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Outros	Ajustamento da IFRS 16	Total
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>	<b>15 924</b>	-	<b>813 457</b>	<b>54 188</b>	<b>99 114</b>	<b>982 683</b>
Constituição/reversão por capital	-	-	(198 457)	-	-	(198 457)
Constituição/reversão por resultados	(15 924)	19 772 768	(14)	(54 188)	(99 114)	19 603 528
<b>Movimento do exercício</b>	<b>(15 924)</b>	<b>19 772 768</b>	<b>(198 471)</b>	<b>(54 188)</b>	<b>(99 114)</b>	<b>20 387 755</b>
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>	<b>-</b>	<b>19 772 768</b>	<b>614 987</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>20 387 755</b>

## Prejuízos fiscais reportáveis

O Orçamento de Estado para 2023, aprovado em 2022, colocou fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduziu o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O programa de estabilização económica e social publicado em 2020 estabeleceu um incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 em dez pontos percentuais, mantendo-se este incremento com a aprovação do Orçamento de Estado de 2023.

Na sequência da referida alteração o Grupo 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 2014 a 2017, totalizando impostos diferidos ativos no montante de 14,4 milhões de euros, da subsidiária Azores Airlines, 7,3 milhões de euros referentes aos exercícios de 2014 a 2023 da subsidiária SATA Air Açores e 121 milhares de euros referentes aos exercícios de 2020 e 2022, da SATA Gestão de Aeródromos, para os quais existe, por parte o Grupo, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais no período 2024 – 2025, conforme incluído no Plano de Reestruturação Aprovado e nas projeções de lucros fiscais aprovadas pelo Conselho de Administração do Grupo para os períodos remanescentes.

Considerando os pressupostos referidos, é exetável a recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2023 num período de 15 anos na subsidiária Azores Airlines, 11 anos na subsidiária SATA Air Açores e 9 anos na subsidiária SATA Gestão de Aeródromos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITDA de 1,52% ao ano. Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, tal como efetuado em 2022, relativamente à subsidiária Azores Airlines, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 19,9 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais de 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 245,0 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2018 a 2023.

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, tendo em atenção a data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

**Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023**

<b>Exercício do prejuízo fiscal</b>	<b>Azores Airlines</b>	<b>SATA Air Açores</b>	<b>SATA Gestão Aeródromos</b>
2014	50 980 871	32 155 598	
2015	21 279 705	-	-
2016	10 447 283	-	-
2017	34 990 400	-	-
2018	51 450 764	3 822 117	-
2019	41 424 112	-	-
2020	64 319 907	3 018 321	225 732
2021	41 106 605	73 175	-
2022	31 842 243	6 880 376	600 284
2023 (Estimativa)	14 863 996	3 483 039	-
	<b>362 705 886</b>	<b>49 432 626</b>	<b>826 015</b>

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2023, não existem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

**Passivos por impostos diferidos**

A 31 de dezembro de 2023 e 2022 não existiam passivos por impostos diferidos.

**10. Inventários**

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

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Mercadorias	129 378	138 426
Matérias primas	5 838 456	5 290 736
Imparidade de inventários	(2 265 190)	(1 923 307)
<b>Total inventários</b>	<b>3 702 643</b>	<b>3 505 855</b>

O custo dos inventários reconhecidos em 2023 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 3.887.008 euros (2022: 3.314.085 euros).

**Imparidade de inventários**

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2023 e 2022 é como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	1 923 307	1 685 605
Aumentos	341 883	237 703
Utilizações	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<u><b>2 265 190</b></u>	<u><b>1 923 307</b></u>

Os aumentos/reduções de imparidade de inventários estão reconhecidos na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões) da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade.

## 11. Clientes

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

	<u>2023</u>			<u>2022</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Clientes	57 319 604	1 490 115	58 809 718	45 035 975	434 287	45 470 262
Imparidade clientes	(820 442)	-	(820 442)	(3 010 819)	-	(3 010 819)
<b>Clientes</b>	<u><b>56 499 162</b></u>	<u><b>1 490 115</b></u>	<u><b>57 989 277</b></u>	<u><b>42 025 157</b></u>	<u><b>434 287</b></u>	<u><b>42 459 444</b></u>

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 1.490.115 euros (2022: 434.287 euros) resulta de valores de caução da American Express, *acquirer* da subsidiária Azores Airlines.

Os saldos a receber de agências de viagens e de companhias de aviação são regularizados, essencialmente, através dos sistemas *IATA Billing and Settlement Plan* ("BSP") e *IATA Clearing House*, que não cobre a totalidade dos riscos de falência das Agências de viagem e Companhias de Aviação.

Em 31 de dezembro de 2023, a rubrica de clientes inclui um saldo de 29.032 milhares de euros (2022: 17.642 milhares de euros) que se refere à retenção efetuada por *acquires* aquando da venda de bilhetes, a disponibilizar no momento da realização do respetivo voo.

Adicionalmente, a rubrica de clientes inclui ainda 18,6 milhões de euros de dívida de hospitais públicos e unidades de saúde da Região Autónoma dos Açores, as quais foram recebidos em janeiro de 2024 (Ver Nota 39).

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, do aumento das vendas e da atividade operacional do Grupo comparativamente a 31 de dezembro de 2022.

### Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2023 e 2022, é como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	<b>3 010 819</b>	<b>770 470</b>
Aumentos / Reduções	(1 486 775)	2 308 710
Utilizações	<u>(703 601)</u>	<u>(68 360)</u>
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>820 442</u></b>	<b><u>3 010 819</u></b>

A redução de perdas por imparidade verificado no corrente exercício resulta, essencialmente, do efeito conjunto da reversão no valor de 2.260 milhares de euros, através da realização de um acordo de pagamento, e do reconhecimento de uma imparidade, no montante de 780 mil euros, sobre a dívida de um cliente de fretamentos, com indícios de risco de cobrabilidade.

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

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

### 12. Imposto sobre o rendimento a pagar

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pagamentos por conta	(48 912)	(97 824)
Retenções na fonte	(6 029)	(585)
Estimativa de IRC (Nota 34)	<u>296 033</u>	<u>288 783</u>
<b>Total</b>	<b><u>241 092</u></b>	<b><u>190 374</u></b>

### 13. Outras contas a receber

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

	2023			2022		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros devedores</b>						
Reservas de manutenção recuperáveis	12 334 644	28 678 694	41 013 338	3 349 101	24 613 971	27 963 072
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 38)	33 048 451	-	33 048 451	20 948 044	-	20 948 044
Depósitos de garantia - locações	604 315	6 710 255	7 314 570	-	6 548 349	6 548 349
Depósitos de segurança	3 805 944	-	3 805 944	3 303 382	-	3 303 382
Outros valores a receber da SRTMI (Nota 38)	1 836 666	-	1 836 666	2 178 148	-	2 178 148
Valores a receber de seguradoras	1 346 846	-	1 346 846	1 722 138	-	1 722 138
Instrumentos Derivados	1 169 019	-	1 169 019	-	-	-
ATA - Associação Turismo dos Açores	1 136 755	-	1 136 755	1 136 580	-	1 136 580
Adiantamentos efetuados ao pessoal	980 344	-	980 344	916 314	-	916 314
IVA Intracomunitário	416 106	-	416 106	386 450	-	386 450
DRPFE (Nota 38)	100 724	-	100 724	282 487	-	282 487
Outros	2 129 965	-	2 129 965	1 311 466	-	1 311 466
<b>Adiantamentos a fornecedores</b>	2 174 579	-	2 174 579	3 189 350	-	3 189 350
<b>Acréscimo de proveitos</b>						
Outros acréscimos de proveitos	1 052 498	-	1 052 498	1 214 412	-	1 214 412
Juros (Nota 38)	426 493	-	426 493	-	-	-
Tarifa Açores (Nota 38)	209 976	-	209 976	115 515	-	115 515
Acréscimo de rendimentos SRTMI (Nota 38)	191 738	-	191 738	-	-	-
<b>Imparidade de outros devedores</b>	(3 918 572)	(8 792 079)	(12 710 651)	(1 136 580)	(14 758 069)	(15 894 649)
<b>Outras contas a receber</b>	<b>59 046 491</b>	<b>26 596 871</b>	<b>85 643 362</b>	<b>38 916 807</b>	<b>16 404 251</b>	<b>55 321 058</b>

Em 31 de dezembro de 2023, o montante a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI") relativo à subsidiária SATA Air Açores, no montante de 31.425 milhares de euros, respeita à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos, e em resultado do concurso público ganho pela referida subsidiária.

O movimento ocorrido nesta rubrica nos exercícios de 2023 e 2022, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2023 e 2022, é como segue:

	2023			Total
	Compensação relativa a 2023	Compensação relativa a 2022	Compensação relativa a 2021	
Saldo inicial	-	20 835 581	112 463	20 948 044
Compensação (Nota 28)	28 000 390	-	-	28 000 390
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	24 424 816	-	-	24 424 816
Transferências	-	-	-	-
Recebimentos	(21 000 270)	(20 835 581)	(112 818)	(41 948 669)
<b>Saldo final</b>	<b>31 424 936</b>	<b>-</b>	<b>(355)</b>	<b>31 424 581</b>

	<b>2022</b>		<b>Total</b>
	<b>Compensação relativa a 2022</b>	<b>Compensação relativa a 2021</b>	
Saldo inicial	-	18 268 238	18 268 238
Compensação (Nota 28)	28 000 323	112 459	28 112 782
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	13 835 500	-	13 835 500
Transferências	-	-	-
Recebimentos	(21 000 242)	(18 268 234)	(39 268 476)
<b>Saldo final</b>	<b>20 835 581</b>	<b>112 463</b>	<b>20 948 044</b>

Relativamente à subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, encontra-se registado um valor a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (“SRTMI”), no montante de 1.624 milhares de euros, sendo 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 798,6 milhares de euros relativos à estimativa de reequilíbrio financeiro a receber referente ao 2º semestre de 2021 e 1º semestre de 2022.

No final de maio de 2021, com o intuito de reforçar as acessibilidades no mercado interno do Arquipélago, na sequência da implementação de políticas públicas, com base na Resolução do Conselho do Governo nº 134/2021, foi introduzida uma nova tarifa, denominada Tarifa Açores. A atribuição do subsídio ao passageiro, residente na Região Autónoma dos Açores, nas respetivas viagens aéreas inter-ilhas, corresponde à diferença entre o preço praticado pela concessionária do serviço de transporte aéreo regular e a Região Autónoma dos Açores, sendo o valor de 60 euros para uma viagem de ida e volta, ou 34 euros para uma viagem de ida. Esta diferença é atribuída de forma direta e imediata ao passageiro residente.

O valor a receber da SRTMI no montante de 1.837 milhares de euros, diz respeito ao valor em dívida a 31 de dezembro de 2023, por parte do Governo Regional dos Açores, referente a esta tarifa (2022: 2.025 milhares de euros).

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2023, no montante de 7.314.570 euros compreendem os depósitos de caução entregues pela SATA como garantia dos contratos de locação de aeronaves (2022: 6.548.349 euros).

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

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

O montante de reservas de manutenção registado, no montante de 29.439 milhares de euros diz respeito a reservas de manutenção pagas, deduzido do reconhecimento de perdas por imparidade no montante de 11.574 milhares de euros, tendo em conta a irrecuperabilidade das mesmas de acordo com a



perspetiva futura da atividade operacional da SATA, influenciada em 2023 pelas extensões contratuais firmadas na frota da subsidiária Azores Airlines.

No ano de 2023 a SATA celebrou dois contratos de derivados de taxa de juro para proteger ou minimizar perdas potenciais relacionadas com o aumento de taxas de juro variáveis. No decurso da gestão diária de tesouraria a SATA detém igualmente uma carteira de *forwards* de câmbio contratualizada. A 31 de dezembro de 2023 a valorização dos respetivos instrumentos derivados é de 1.027 milhares de euros e 142 milhares de euros, respetivamente.

Afetos à concessão da SATA Gestão de Aeródromos, encontram-se 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 282.487 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 (2022: 7.786.774 euros). Ver Nota 23.

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 SATA Gestão de Aeródromos, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPFE, detalham-se como segue:

<b>2023</b>				
<b>Ilha</b>	<b>Total Previsto por protocolo</b>	<b>Total Executado</b>	<b>Total Recebido</b>	<b>A pagar/ a executar</b>
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)	(1 445 084)
	<b>85 342 603</b>	<b>56 712 479</b>	<b>(63 225 822)</b>	<b>(6 513 343)</b>

<b>2022</b>				
<b>Ilha</b>	<b>Total Previsto por protocolo</b>	<b>Total Executado</b>	<b>Total Recebido</b>	<b>A pagar/ a executar</b>
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)	(995 143)
Graciosa	25 015 330	6 513 550	(8 435 276)	(1 921 726)
	<b>84 502 463</b>	<b>54 378 347</b>	<b>(61 882 877)</b>	<b>(7 504 530)</b>

A rubrica de adiantamentos a fornecedores inclui pagamentos realizado a fornecedores de natureza diversa, nomeadamente entidades gestoras aeroportuárias, fornecedores de manutenção de motores e seguradoras.

### Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores nos exercícios de 2023 e 2022, é como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	15 894 649	11 428 667
Aumentos / reduções	(3 183 998)	4 465 982
Utilizações	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<u>12 710 651</u>	<u>15 894 649</u>

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

A reversão de perdas por imparidade registadas no exercício diz respeito, maioritariamente, ao impacto das extensões contratuais firmadas em 2023 na expectativa de recuperação das reservas de manutenção, tendo em conta a estimativa de manutenção estrutural futura.

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

## 14. Outros ativos correntes

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

	<u>2023</u>			<u>2022</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não Corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não Corrente</u>	<u>Total</u>
<b>Gastos diferidos</b>						
Comissões	1 808 470	-	1 808 470	1 090 757	-	1 090 757
Depósitos de garantia - locações	22 981	1 645 135	1 668 116	1 475 771	-	1 475 771
Rendas	279 968	-	279 968	248 257	-	248 257
ACMI's	204 931	-	204 931	-	-	-
Seguros	187 391	-	187 391	598 535	-	598 535
Manutenções	-	-	-	730 500	-	730 500
Outros	1 658 283	-	1 658 283	1 286 370	-	1 286 370
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>						
Imposto sobre o valor acrescentado	1 420 689	-	1 420 689	674 798	-	674 798
<b>Outros ativos correntes</b>	<u>5 582 712</u>	<u>1 645 135</u>	<u>7 227 847</u>	<u>6 104 987</u>	<u>-</u>	<u>6 104 987</u>

Os gastos diferidos com depósitos de garantia referem-se ao efeito financeiro dessas contas a receber, a ser reconhecido no prazo dos contratos de locação relacionados. A respetiva alocação é impactada por modificações contratuais que possam ocorrer.

As comissões referem-se a montantes pagos aos agentes pelas passagens vendidas, mas ainda não voadas, até à data de relato.

Os valores relacionados com manutenções, em 2022, respeitam a custos incorridos que aguardavam respetiva regularização no período de 2023, o qual se verificou.

Os gastos diferidos com rendas referem-se a alugueres de motores, em substituição temporária dos reatores com necessidade de intervenção estrutural de manutenção, que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16.

## 15. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa presente na demonstração da posição financeira e na demonstração dos fluxos de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Caixa	12 867	78 569
Depósitos bancários	3 961 512	101 411 120
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>3 974 379</u></b>	<b><u>101 489 689</u></b>
Descobertos bancários (Nota 19)	-	(5 721)
<b>Caixa e equivalentes de caixa - Fluxos de caixa</b>	<b><u>3 974 379</u></b>	<b><u>101 483 968</u></b>

## 16. Capital

### Capital Social

Em 31 de dezembro de 2023, o capital social do Grupo é representado por 21.549.710.100 ações com o valor nominal de 0,01 euros cada, totalmente detidas pela Região Autónoma dos Açores. Ver Nota 1.

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no dia 13 de janeiro de 2023 deu-se a constituição da SATA Holding, com uma entrada de capital de 50.000 euros, representada por 5.000.000 ações com o valor nominal de 0,01 euros.

No dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se a capitalização da SATA Air Açores, e consequentemente no Grupo SATA 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, 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 valor de 20.252.900 euros.

O Capital social da subsidiária SATA Air Açores foi subsequentemente reduzido no referido valor (102.752.900 euros) para cobertura de prejuízos, mantendo-se o capital social da subsidiária SATA Air Açores.

No dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se um aumento de capital no valor de 215.497.101 euros, através de uma entrada em espécie, mediante a emissão de 21.549.710.100 novas ações com um valor nominal de 0,01 euros, cada uma.

Ainda nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em 26 de maio de 2023, foi deliberada uma redução de capital no valor de 50.000 euros e da extinção das 5.000.000 ações respetivas. O valor do capital social após redução passou a ser de 215.497.101 euros.

## 17. Outras reservas e resultados acumulados

### Reservas legais

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

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

Atendendo à criação da SATA Holding em 13 de janeiro de 2023, a 31 de dezembro de 2023 a reserva legal não se encontra constituída.

### Outras reservas

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 a SATA registou na rubrica de outras reservas o montante de 3.457.794 Euros (5.018.415 Euros), referente aos ganhos cambiais líquidos decorrentes da atualização cambial dos passivos de locação em USD, para as quais foi definida uma relação de cobertura com as vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos, cuja tarifa é determinada em USD, com referência a 1 de janeiro de 2022 (Nota 5.11).

### Reserva de conversão cambial

As diferenças de câmbio, resultantes da transposição de unidades operacionais em moeda estrangeira, são registadas no capital próprio, nesta rubrica, nomeadamente relativamente à conversão cambial da subsidiária Azores Airlines Vacations América.

### Resultados acumulados

Decorrente da reorganização societária do Grupo SATA em 2023 foi apurado o montante de 21.622.956 euros com impacto em resultados acumulados (Ver Nota 2.3).

## 18. Provisões

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

	<b>Processos judiciais</b>	<b>Outros riscos e encargos</b>	<b>Custos de redelivery</b>	<b>Custos Reestruturação</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2023</b>	<b>2 333 750</b>	<b>1 065 717</b>	<b>9 135 658</b>	<b>273 731</b>	<b>12 808 856</b>
Dotação	923 922	3 111	1 761 706	227 749	2 916 488
Utilização / Redução	(266 125)	(571 336)	(569 058)	(335 291)	(1 741 810)
Reversão	(165 402)	(260 163)	(3 262 653)	-	(3 688 218)
Diferenças cambiais	-	-	(202 821)	-	(202 821)
Desconto financeiro	-	-	231 124	-	231 124
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>	<b>2 826 145</b>	<b>237 328</b>	<b>7 093 955</b>	<b>166 190</b>	<b>10 323 619</b>

	<b>Processos judiciais</b>	<b>Outros riscos e encargos</b>	<b>Custos de redelivery</b>	<b>Custos Reestruturação</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>	<b>9 413 944</b>	<b>2 536 294</b>	<b>8 081 618</b>	<b>2 457 398</b>	<b>22 489 254</b>
Dotação	74 145	650 853	233 599	-	958 596
Utilização / Redução	(116 226)	(1 392 702)	-	(125 865)	(1 634 793)
Reversão	(7 038 113)	(728 728)	-	-	(7 766 841)
Transferências (Nota 30)	-	-	-	(2 057 802)	(2 057 802)
Diferenças cambiais	-	-	575 846	-	575 846
Desconto financeiro	-	-	244 595	-	244 595
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>	<b>2 333 750</b>	<b>1 065 717</b>	<b>9 135 658</b>	<b>273 731</b>	<b>12 808 856</b>

### Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco do Grupo e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a SATA. Em 2019, foi registada uma provisão de 6.750 milhares de Euros relativa a um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (Canadian Class Action). No seguimento deste processo, o Tribunal Federal do Canadá indeferiu o pedido de certificação do mesmo como uma ação coletiva e, apesar da referida decisão estar a ser objeto de recurso, é entendimento dos assessores legais do Grupo que a probabilidade de insucesso no processo é agora possível, mas não provável. Face a este desenvolvimento, a SATA reverteu em 2022 a provisão anteriormente constituída.

Encontra-se registada uma provisão, no âmbito de um processo de pedido de isenção de retenção de imposto sobre as rendas pagas, na sequência do contrato de transferência de aluguer da aeronave A330, com a HiFly, no valor de 1,6 milhões de Euros.

Em 2023 a SATA reforçou a provisão para processos judiciais em 923 milhares de euros relacionados com um conjunto de processos para os quais existe uma probabilidade de desfecho desfavorável para o Grupo.

### Outros riscos e encargos

Em resultado de uma auditoria ao reporte e pagamento de taxas aeroportuárias, cobradas nos bilhetes vendidos pela SATA, em percursos para os EUA, e pagas à entidade americana, *US Customs and Border Protection*, o Grupo registou, em 2020, uma provisão no montante de 3,2 milhões de euros. Este valor respeitava ao período de janeiro de 2016 a março de 2020 e incluía ainda um cálculo efetuado para o universo das taxas cobradas nos mesmo bilhetes que, apesar de estarem fora do âmbito da referida auditoria, se encontram nas mesmas circunstâncias. Nos anos de 2021 e 2022, referente a esta auditoria, foram efetuados pagamentos no valor de 947 milhares de euros e 1.247 milhares de euros.

No decorrer dos anos de 2022 e 2023, foi efetuada uma reversão da provisão no montante de 725 milhares de euros e 260 milhares de euros, respetivamente, relativos a períodos que, apesar de considerados no cálculo inicial, perderam a sua elegibilidade até à data de relato.

### Custo de *redelivery*

O aumento das provisões para gastos de *redelivery* é registado por contrapartida dos ativos por direito de uso, sendo subsequentemente sujeitos a depreciação e/ou a perdas por imparidade.

As reduções de provisão para gastos de *redelivery* são registadas por contrapartida dos ativos até ao limite do seu valor líquido contabilístico.

As restantes reduções estão reconhecidas na rubrica de provisões (reduções) da demonstração de resultados consolidados.

No ano de 2023 foram registadas reversões no montante de 3.263 milhares de euros e reduções de 569 milhares de euros, decorrentes de extensões contratuais firmadas das quais resultaram condições de reentrega diferentes. Foram ainda reconhecidos aumentos de 1.762 milhares de euros, maioritariamente, pela reanálise dos valores a incorrer com a reentrega das aeronaves, fruto do aumento generalizado dos preços.

### Custo de reestruturação

No âmbito do Plano de Reestruturação em curso, foram definidas medidas de reestruturação organizacional e eficiência operacional, entre as quais uma redução do número de colaboradores, de forma a garantir a sustentabilidade financeira e económica do Grupo.

Em 2020, foi registada uma provisão para custos de reestruturação no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia (Ver Nota 1). Este valor tinha implícita a saída negociada de colaboradores. Em 2023, e ainda no âmbito do plano de reestruturação, foi acrescido um montante total de 227.749 euros. A 31 de dezembro de 2023 encontra-se por regularizar 166.190 euros, de acordo com as datas de pagamento constantes nos acordos.

Tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado, para além das medidas já aplicadas, não existem outras que possam dar origem a novas responsabilidades em exercícios subsequentes por redução de efetivo.

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

## 19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

### Empréstimos obtidos

A classificação dos empréstimos obtidos quanto ao prazo (corrente e não corrente) e por natureza de empréstimo, no final dos exercícios de 2023 e 2022, é como segue:

Tipo	2023			2022		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Financiamentos com aval do GRA	1 500 000	198 500 000	200 000 000	-	200 000 000	200 000 000
Outros financiamentos	19 494 940	220 220	19 715 160	1 393 149	1 054 859	2 448 008
Empréstimo Obrigacionista	-	-	-	6 000 000	54 000 000	60 000 000
Descobertos bancários	-	-	-	5 721	-	5 721
	<b>20 994 940</b>	<b>198 720 220</b>	<b>219 715 160</b>	<b>7 398 870</b>	<b>255 054 859</b>	<b>262 453 729</b>
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(932 901)	(3 304 718)	(4 237 619)	(1 159 906)	(5 185 945)	(6 345 851)
Acréscimo de juros	3 287 496	-	3 287 496	3 196 987	-	3 196 987
	<b>23 349 535</b>	<b>195 415 502</b>	<b>218 765 037</b>	<b>9 435 951</b>	<b>249 868 914</b>	<b>259 304 865</b>

No seguimento do plano de reestruturação aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, e de acordo com as obrigações por este definidas, sem aval do Governo Regional dos Açores, em dezembro de 2022 a subsidiária SATA Air Açores necessitou de contratar um financiamento de 60 milhões de euros junto da J.P. Morgan Societas Europaea (“J.P.Morgan”), através da emissão de 600 obrigações com o valor nominal de cem mil euros cada, com maturidade a 20 de dezembro de 2026.

Essa emissão, teve como finalidade a amortização antecipada de dívida financeira antiga, processo que ficou concluído no final de 2022, com a liquidação de financiamentos no valor total aproximado de 40,8 milhões de euros.

A 20 de setembro de 2023 a SATA procedeu ao reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista de 60 milhões de euros, emitido em dezembro de 2022. Com este reembolso antecipado, a SATA irá poupar cerca de 1,2 milhões em 2023 e 18 milhões de euros até 2026.

Dos 200 milhões de euros de financiamentos com aval do Governo Regional dos Açores, 65 milhões de euros diziam respeito a um empréstimo obrigacionista junto do Deutsche Bank, contraído pela SATA Air Açores em 2018, por um prazo de 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,711%. Adicionalmente, no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação, foram contraídos financiamentos com aval do GRA, num total de 135 milhões de euros, obtidos em 2022. Destes 135 milhões fazem parte um empréstimo obrigacionista de 65 milhões de euros, contraído junto do Deutsche Bank, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 4,128%, um empréstimo de 40 milhões de euros contraído junto do BPI, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa variável indexada à Euribor a 6 meses + *spread* de

1,15%, e outro empréstimo de 30 milhões de euros contraído junto do EuroBic, igualmente por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa variável indexada à Euribor a 3 meses + spread de 1,15%.

A 28 de novembro de 2023 foram contraídos dois empréstimos, na modalidade de mútuo, pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 9.310 milhares de euros, sobre os quais se vencem juros à taxa de 1,25% de *spread* + Euribor a 3 meses e uma maturidade de 2 meses.

A 7 de dezembro de 2023 foi igualmente concedido um empréstimo, na modalidade de mútuo, pelo Banco BPI, S.A. (BPI) no montante de 9.310 milhares de euros, sobre os quais se vencem juros à taxa de 1,35% de *spread* + Euribor a 3 meses.

Ambos os contratos foram celebrados com uma maturidade de dois meses. À data de aprovação de contas os empréstimos já se encontram totalmente liquidados.

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Até 1 anos	20 994 940	7 398 870
Entre 2 e 5 anos	198 720 220	69 054 859
Superior a 5 anos	-	186 000 000
	<u><b>219 715 160</b></u>	<u><b>262 453 729</b></u>

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

A decomposição financeira relativamente à taxa de juro apresenta-se da seguinte forma:

Tipo	2023			2022		
	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total
Financiamentos com aval do GRA	130 000 000	70 000 000	200 000 000	130 000 000	70 000 000	200 000 000
Empréstimo Obrigacionista	-	-	-	-	60 000 000	60 000 000
Outros financiamentos	-	19 715 160	19 715 160	-	2 453 729	2 453 729
	<u><b>130 000 000</b></u>	<u><b>89 715 160</b></u>	<u><b>219 715 160</b></u>	<u><b>130 000 000</b></u>	<u><b>132 453 729</b></u>	<u><b>262 453 729</b></u>

### Passivos com obrigações contratuais

O Grupo regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 o Grupo tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação negociados pelo Grupo detalha-se como se segue:



Tipo	2023			2022		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	33 824 222	111 181 857	145 006 079	30 626 492	99 043 144	129 669 636
Custos iniciais com locações	(51 966)	(139 265)	(191 231)	(35 912)	(113 255)	(149 167)
Acréscimo de juros	(67 177)	-	(67 177)	(75 322)	-	(75 322)
	<b>33 705 079</b>	<b>111 042 592</b>	<b>144 747 671</b>	<b>30 515 258</b>	<b>98 929 889</b>	<b>129 445 147</b>

	2023	2022
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	36 207 106	34 680 506
Entre 1 e 5 anos	115 776 203	89 865 617
Mais de 5 anos	16 423 771	29 882 394
	<b>168 407 081</b>	<b>154 428 517</b>
Custos financeiros futuros das locações	(23 401 002)	(24 758 881)
<b>Valor atual do passivo das locações</b>	<b>145 006 078</b>	<b>129 669 636</b>

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	2023	2022
Até 1 ano	33 824 222	30 770 169
Entre 1 e 5 anos	96 320 931	72 872 218
Mais de 5 anos	14 860 926	26 027 249
	<b>145 006 079</b>	<b>129 669 636</b>

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

	Empréstimo obtidos	
	2023	2022
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>259 304 865</b>	<b>325 363 501</b>
Recebimentos de empréstimos obtidos	18 619 636	200 380 136
Pagamentos de empréstimos bancários	(75 041 568)	(102 295 662)
Custos com juros (Nota 33)	12 315 874	7 039 680
Assunção de dívida bancária - GRA	-	(173 750 000)
Atualização cambial e outros	3 566 230	2 567 210
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>218 765 037</b>	<b>259 304 865</b>

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

	<b>Passivos com obrigações contratuais</b>	
	<b>2023</b>	<b>2022</b>
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>129 445 147</b>	<b>142 991 687</b>
Aumentos de locações	19 316 143	4 656 143
Regenociações	27 040 286	(6 192 691)
Pagamentos de locações	(35 038 147)	(27 220 059)
Custos com juros (Nota 33)	9 258 008	10 150 621
Atualização cambial e outros	(5 273 766)	5 059 446
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>144 747 671</b>	<b>129 445 147</b>

## 20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

O Grupo concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados da subsidiária SATA Air Açores que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003. Para os pilotos da SATA Air Açores e da Azores Airlines foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na nota 3.15.

Para cobertura das responsabilidades para complementos de pensões de reforma, o Grupo constituiu em 29 de dezembro de 1994 um Fundo de Pensões autónomo para o qual é transferida a totalidade das responsabilidades e as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se forem vencendo em cada um dos exercícios.

São participantes deste Plano de Pensões todos os trabalhadores da subsidiária SATA Air Açores que com esta mantenham um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo e cuja data de admissão seja anterior a 1 de janeiro de 2004. Também são elegíveis os trabalhadores que, tendo sido admitidos, antes de 1 de janeiro de 2004 através de contrato de trabalho a termo certo, venham a adquirir um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo celebrado após aquela data.

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos utilizados no cálculo atuarial, são os abaixo indicados:

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Taxa anual de desconto	3,50%	3,75%
Taxa anual de crescimento dos salários	1,50%	1,50%
Taxa anual de crescimento das pensões	0,50%	0,50%
Pressupostos demográficos		
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80

Em 31 de dezembro de 2023, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões dos colaboradores ascendiam a 47,7 milhões de euros (incluindo a

responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas, no montante de 25,2 milhões de euros. (Ver Nota 30) e o valor de mercado dos ativos sob gestão ascendia a 24,7 milhões, face a 43,5 milhões de euros e 21,7 milhões de euros em 31 de dezembro de 2022, respetivamente.

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Valor presente das obrigações	47 714 937	43 534 155
Justo valor dos ativos do plano	(24 730 631)	(21 735 303)
<b>Obrigação na demonstração da posição financeira consolidada</b>	<b>22 984 306</b>	<b>21 798 852</b>

O movimento ocorrido no valor atual da obrigação subjacente ao plano de pensões foi o seguinte:

	<b>Responsabilidades</b>	<b>Ativos do plano</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>	<b>43 196 757</b>	<b>(24 841 464)</b>	<b>18 355 293</b>
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	18 840	-	18 840
Reformas antecipadas e pré-reformas	8 894 569	-	8 894 569
Juro líquido	437 708	(239 923)	197 785
<b>Sub-total</b>	<b>9 351 117</b>	<b>(239 923)</b>	<b>9 111 194</b>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	3 332 847	3 332 847
Variação pressupostos financeiros	(7 466 608)	-	(7 466 608)
Ajuste de experiência	1 421 055	-	1 421 055
<b>Sub-total</b>	<b>(6 045 553)</b>	<b>3 332 847</b>	<b>(2 712 706)</b>
Contribuições	-	(1 708 654)	(1 708 654)
Transferências	1 112 673	-	1 112 673
Benefícios pagos pelo Fundo	(1 708 654)	1 721 892	13 238
Benefícios pela Empresa	(2 372 185)	-	(2 372 185)
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>	<b>43 534 155</b>	<b>(21 735 303)</b>	<b>21 798 852</b>
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	17 962	-	17 962
Reformas antecipadas e pré-reformas	5 763 538	-	5 763 538
Juro líquido	1 600 709	(783 314)	817 395
<b>Sub-total</b>	<b>7 382 210</b>	<b>(783 314)</b>	<b>6 598 896</b>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(2 225 582)	(2 225 582)
Variação pressupostos financeiros	595 363	-	595 363
Ajuste de experiência	1 421 173	-	1 421 173
<b>Sub-total</b>	<b>2 016 536</b>	<b>(2 225 582)</b>	<b>(209 047)</b>
Contribuições	-	(1 780 101)	(1 780 101)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1 793 670)	1 793 670	-
Benefícios pelo Grupo	(3 424 294)	-	(3 424 294)
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>	<b>47 714 937</b>	<b>(24 730 631)</b>	<b>22 984 306</b>

A remensuração positiva dos ativos do plano, no montante de 2.225.582 euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 783.314 euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou uma valorização efetiva de 3.008.897 euros.

A maturidade média das responsabilidades do plano associado à subsidiária SATA Air Açores ascende a 8,3 anos.

A 31 de dezembro de 2023 a responsabilidade com benefícios pós-emprego dos colaboradores afetos à SATA Air Açores era de 36,1 milhões de euros, 11 milhões de euros referentes à Azores Airlines e 573 milhares de euros da SATA Gestão de Aeródromos. O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma para a Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

O detalhe da natureza dos ativos que constituem o fundo do plano de pensões é como se segue:

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Obrigações	10 436 326	9 976 504
Ações	9 224 525	4 912 178
Imóveis	2 720 369	3 890 619
Depósitos	1 187 070	1 912 707
Outros	1 162 340	1 043 294
	<b>24 730 631</b>	<b>21 735 303</b>

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2023, ascenderá a 18 milhares de euros.

### Análise de sensibilidade

Análise de sensibilidade das responsabilidades por benefícios definidos às variações ponderadas da taxa de desconto:

	<b>Taxa</b>	
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	3,25%	48 508 905
Taxa de desconto anual das pensões	3,50%	47 714 937
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	3,75%	46 952 567

A análise de sensibilidade acima é baseada na alteração individual da taxa de desconto, mantendo todos os outros em valores constantes. O cálculo da análise de sensibilidade foi efetuado com base no método de apuramento das responsabilidades de benefícios definidos reconhecidas na demonstração da posição financeira consolidada (valor presente das obrigações de benefícios definidos calculadas com base no método da unidade projetada no final do período de relato).

### Planos de contribuição definida

Em 2023, o valor das contribuições definidas efetuadas pelo Grupo para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 1.523.856 euros (2022: 1.157.160 euros).

## 21. Fornecedores

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

Descrição	2023	2022
Fornecedores c/c	46 947 958	38 488 563
Faturas em receção e conferência	150 822	106 415
<b>Total fornecedores</b>	<b>47 098 780</b>	<b>38 594 978</b>

O aumento da rubrica de fornecedores respeita sobretudo ao aumento da atividade operacional do Grupo.

## 22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 49.486.538 euros (2022: 29.102.904 euros).

O aumento da rubrica de documentos pendentes de voo respeita sobretudo ao aumento significativo de vendas em 2023, comparativamente ao período homólogo.

## 23. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2023	2022
<b>Outros credores</b>		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 13)	6 614 067	7 786 774
Taxas aeronáuticas	5 146 072	3 580 086
Credores diversos	2 241 368	1 171 955
Depósitos de caução	500 000	-
Pessoal	151 260	105 259
Saldos credores de clientes	69 726	57 133
Governo Regional dos Açores (Nota 38)	-	318 250 000
Outros	176 358	239 140
<b>Acréscimos de gastos</b>		
Remunerações a liquidar	11 715 720	10 208 039
Seguros	114 347	-
Juros ( Nota 38)	-	788 603
Outros acréscimos	12 046 970	8 473 284
<b>Outras contas a pagar</b>	<b>38 775 887</b>	<b>350 660 273</b>

No âmbito do Plano de Reestruturação, o apoio do GRA aprovado pela Comissão Europeia ascende ao valor total de 453,25 milhões de euros, que se divide em 318,25 milhões de euros a converter em capital próprio e 135 milhões de euros de dívida bancária garantida pelo GRA até ao ano de 2028 (Nota 1). 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 GRA, e ii) a concretização da assunção de dívida bancária no montante de 173,75 milhões de euros contraída pela SATA Air Açores (Nota 19), igualmente contabilizada a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao GRA.

Dos 318,25 milhões de euros, 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 (Nota 1), tendo os restantes 215,5 milhões de euros sido cedidos pela 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 (Nota 1). Os referidos montantes deram origem a aumentos de capital na esfera das empresas individuais e, conseqüentemente, do Grupo SATA.

A 31 de dezembro de 2023, o Grupo apresenta um montante a pagar à Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado até à data, nomeadamente de trabalhos em curso (Nota 13).

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

No que diz respeito aos credores diversos, esta rubrica corresponde essencialmente aos valores em dívida referentes a fornecedores de ativos fixos, valores a pagar a sindicatos, e a valores a regularizar referentes a ICH.

A rubrica de depósitos de caução respeita aos montantes entregues pelos dois consórcios que apresentaram propostas no âmbito do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines.

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

A rubrica de outros acréscimos respeita essencialmente a gastos gerais de fornecimentos e serviços externos.

## **24. Outros passivos correntes**

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

	2023	2022
<b>Estado e outros entes públicos</b>		
Segurança social	2 106 257	1 661 787
Imposto sobre o rendimento singular	1 284 399	1 021 098
Estado e outros entes públicos - IVA	927 660	-
Outros	1 033	2 916
<b>Rendimentos diferidos</b>		
SATA Imagine	1 028 524	947 808
Operações <i>charter</i>	703 958	514 337
Outros rendimentos diferidos		165 125
<b>Outros passivos correntes</b>	<b>6 051 833</b>	<b>4 313 072</b>

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.20).

## 25. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 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	
<b>Ativos</b>				
Clientes e contas a receber não corrente	28 086 986	-	-	28 086 986
Caixa e seus equivalentes	3 974 380	-	-	3 974 380
Clientes e outras contas a receber	113 664 948	-	1 880 705	115 545 653
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>145 726 313</b>	-	<b>1 880 705</b>	<b>147 607 018</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	195 415 502	-	-	195 415 502
Empréstimos obtidos corrente	23 349 535	-	-	23 349 535
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	111 042 592	111 042 592
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	33 705 078	33 705 078
Fornecedores e outras contas a pagar	61 997 631	-	23 877 037	85 874 667
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>280 762 667</b>	-	<b>168 624 708</b>	<b>449 387 375</b>

	2022			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
<b>Ativos</b>				
Clientes e contas a receber não corrente	16 838 538	-	-	16 838 538
Caixa e seus equivalentes	101 489 689	-	-	101 489 689
Clientes e outras contas a receber	79 612 037	-	1 329 927	80 941 964
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>197 940 264</b>	<b>-</b>	<b>1 329 927</b>	<b>199 270 191</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	249 868 914	-	-	249 868 914
Empréstimos obtidos corrente	9 435 951	-	-	9 435 951
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	98 929 889	98 929 889
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	30 515 258	30 515 258
Fornecedores e outras contas a pagar	369 785 325	-	19 469 926	389 255 251
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>648 560 116</b>	<b>-</b>	<b>129 445 147</b>	<b>778 005 263</b>

## 26. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, o Grupo não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

## 27. Vendas e Prestação de serviços

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

	2023	2022
<b>Vendas de Produtos</b>		
<i>Merchandising</i>	16 283	21 103
<b>Sub-total</b>	<b>16 283</b>	<b>21 103</b>
<b>Prestação de Serviços</b>		
<b>Exploração aérea</b>		
Voos Regulares	302 757 591	222 968 227
Operações <i>Charter</i>	11 437 655	10 810 375
Assistência a aviões de terceiros	4 869 772	9 289 624
Serviços de gestão aeroportuária	1 705 672	960 000
Taxa de terminal	1 466 357	1 529 889
Taxas aeroportuárias	1 338 348	1 120 890
Comissões de tráfego	44 697	25 217
Outros	1 292 903	2 400 037
<b>Sub-total</b>	<b>324 912 994</b>	<b>249 104 259</b>
<b>Vendas e prestações de serviços</b>	<b>324 929 277</b>	<b>249 125 362</b>

Em 2023 verificou-se um aumento da atividade do Grupo face a 2022, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 75,8 milhões de euros.



## 28. Subsídios à exploração

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Subsídios à exploração:</b>		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)	28 000 390	28 000 323
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	26 048 686	13 835 500
Ajuste direto (Nota 13)	-	112 459
Outros	-	43 007
	<u><b>54 049 076</b></u>	<u><b>41 991 289</b></u>

## 29. Fornecimentos e serviços externos

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Combustíveis e lubrificantes	86 028 902	84 843 762
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	21 831 160	19 020 263
<i>Handling</i>	21 713 650	14 910 736
Manutenção e aluguer de motores	20 654 499	22 873 336
Custos de distribuição e comunicação	18 403 888	15 189 389
Fretamentos	17 689 504	3 167 701
<i>Catering</i>	11 952 174	8 156 491
Indemnizações Bagagem e passageiros	7 739 003	1 907 084
Comissões	7 231 063	5 267 894
Rendas e Alugueres	6 478 399	5 196 872
Honorários e serviços especializados	5 373 268	2 600 011
Deslocações e estadas	4 093 987	3 521 631
Vigilância e Segurança	2 837 857	2 439 237
Seguros	2 212 054	1 519 674
Limpeza e higiene	1 489 262	1 399 248
Publicidade	1 428 007	1 014 994
Conservação e reparação	1 215 228	730 999
Transporte mercadorias e equipamentos	345 653	353 357
Manutenção programas informáticos e equipamentos	673 663	708 801
Manuseamento carga	130 875	111 723
Serviços relativos a tráfego	57 199	88 893
Outros	3 091 135	2 549 704
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<u><b>242 670 430</b></u>	<u><b>197 571 799</b></u>

O aumento da atividade em 2023 teve impacto no incremento dos custos relacionados com as rubricas de combustíveis e lubrificantes, *handling*, *catering* e taxas aeroportuárias.

De igual modo, o aumento registado no aumento de passageiros transportados impactou as rubricas de custos de distribuição e comunicação, e comissões, neste caso igualmente via aumento da receita.

A rubrica de manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com o aluguer de motores relacionados com a substituição de motores que são removidos temporariamente das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16. A redução face ao ano anterior resulta do facto de terem sido realizadas menos manutenções estruturais sobre reatores no exercício de 2023 comparativamente ao período homólogo, tornando diminuta a necessidade de alugar motores de substituição.

O aumento de atividade, aliado a um conjunto de condições climatéricas adversas verificadas sobretudo no 1º semestre de 2023, bem como atrasos na entrega de aeronaves em manutenção e na entrega do novo avião A320 NEO, fizeram aumentar a necessidade de recorrer a ACMI's, aumentando significativamente os custos com fretamentos e indemnizações bagagem e passageiros comparativamente a 2022.

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

Os fornecimentos e serviços externos são a maior componente dos gastos operacionais do Grupo, representando em 2023 cerca de 69% (2022: 70%) do total dos gastos operacionais (excluindo gastos de reestruturação e amortizações).

### 30. Gastos com o pessoal e Reestruturação

Os gastos com pessoal, incorridos durante os exercícios de 2023 e 2022, foram como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	731 394	631 387
Pessoal	78 011 336	64 012 308
	<b><u>78 742 730</u></b>	<b><u>64 643 695</u></b>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	568 556	140 097
Plano de contribuição definida	492 927	1 060 514
Prémio de jubilação	1 030 930	96 646
	<b><u>2 092 412</u></b>	<b><u>1 297 257</u></b>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	16 977 477	13 895 753
Custos de acção social	76 626	86 660
Outros	5 925 228	5 278 595
	<b><u>22 979 331</u></b>	<b><u>19 261 008</u></b>
<b>Custos com o pessoal</b>	<b><u>103 814 474</u></b>	<b><u>85 201 960</u></b>

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 Grupo face ao período homólogo.

O número médio de empregados do Grupo encontra-se detalhado no Relatório de Gestão.

### Gastos de reestruturação

Em 2023 e 2022 o Grupo registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pré- reformas e reformas antecipadas (Nota 20)	5 763 538	8 894 569
Rescisões mútuo acordo (Nota 18)	<u>227 749</u>	<u>(945 129)</u>
	<b><u>5 991 288</u></b>	<b><u>7 949 440</u></b>

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho as empresas do Grupo assumiram a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada. O referido programa foi reaberto em 2022, culminando em novas adesões.

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

Em 2023, decorrente da atualização salarial, compensado pela saída de um colaborador, foi reconhecido um custo de 134 milhares de euros.

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2022 as empresas do Grupo SATA assumiram o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da respetiva empresa na data da saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, nos próximos dois anos, que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços ao Grupo. Como resultado do descrito, em 2023 foram reconhecidos 5.764 milhares de euros em gastos de reestruturação.

No âmbito do processo de reestruturação, no ano de 2023, foi registado um montante total de 228 milhares de euros. A 31 de dezembro de 2023 encontra-se por liquidar parte de uma rescisão, em concordância com as datas de pagamento definidas contratualmente entre as partes, sendo a responsabilidade total no valor de 166.190 euros (Nota 18).

### 31. Outros rendimentos e ganhos

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

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Top Up - Reservas de manutenção	2 219 933	2 381 764
Juros de mora	1 748 318	-
Incentivos comerciais	842 834	-
Rendimentos suplementares	450 753	108 671
Ganhos em ativos tangíveis	8 662	520
Ganhos em inventários	3 050	3 344
Outros	12 080	281 385
	<b>5 285 630</b>	<b>2 775 684</b>

Em 2023 a SATA registou um rendimento proveniente da recuperação de reservas de manutenção do *lessor*, no montante de 2,2 milhões de euros, pagas ao *lessor* pelo anterior locatário, que o Grupo não terá de devolver.

O Grupo registou em 2023 juros de mora no valor de 1,7 milhões de euros. Atendendo à natureza da operação, tratando-se de juros de mora cobrados a clientes, a SATA classificou os referidos proveitos como outros rendimentos e ganhos.

### 32. Outros gastos e perdas

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

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Comissões cartões crédito	4 862 037	1 560 951
Juros de Mora	172 828	22 490
Impostos	148 351	835 025
Perdas em inventários	142 164	42 195
Quotizações	71 354	-
Penalidades	3 383	204 011
Outros	358 061	157 828
	<b>5 758 178</b>	<b>2 822 501</b>

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito. O aumento verificado na rubrica está relacionado com o aumento da atividade operacional do Grupo e do aumento da taxa de comissão.

Importa ainda referir que durante o exercício de 2023 foram apurados montantes de exercícios anteriores, considerados não relevantes no contexto das demonstrações financeiras consolidadas do Grupo, apresentados na demonstração de alteração dos capitais próprios consolidados.

### 33. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros empréstimos	12 315 874	7 066 590
Juros de passivos com obrigações contratuais	9 258 008	10 150 621
Comissões, taxas e outros	3 434 234	2 658 600
Outros	793 174	1 416 747
	<b><u>25 801 290</u></b>	<b><u>21 292 558</u></b>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos (Nota 38)	426 493	-
Outros	300 473	11 862
	<b><u>726 966</u></b>	<b><u>11 862</u></b>
<b>Diferenças de câmbio líquidas</b>		
Diferenças de câmbio líquidas	(2 154 634)	3 621 972
	<b><u>(2 154 634)</u></b>	<b><u>3 621 972</u></b>

No seguimento do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, e de acordo com as obrigações por este definidas, a SATA Holding assumiu dívida bancária que se encontrava na esfera da SATA Air Açores, no montante total de 200.000.000 euros. O montante dos juros de empréstimos obtidos e de comissões respeita essencialmente aos custos com os referidos empréstimos.

Adicionalmente, foi contraído junto da J.P. Morgan Societas Europaea ("J.P.Morgan") em dezembro de 2022 um empréstimo de 60 milhões, ainda ao abrigo do previsto no Plano de Reestruturação. O referido empréstimo foi reembolsado antecipadamente em 20 de setembro de 2023.

Durante o exercício de 2023 a atualização financeira do passivo da locação e respetivo *redelivery* associados totalizaram um impacto de 9.258 milhares de euros (2022: 10.151 milhares de euros).

A desvalorização do dólar face ao euro durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, gerou ganhos resultantes da atualização cambial dos passivos de locação no montante de 3,9 milhões de euros. Contudo, os ganhos cambiais líquidos decorrentes da atualização cambial verificada durante o exercício de 2023 dos passivos de locação em USD para as quais foi definida uma relação de cobertura a partir de 1 de janeiro de 2022 com as vendas previstas altamente prováveis cuja tarifa é determinada em USD, foram registados na rubrica de outras reservas no outro rendimento integral no montante de 3,5 milhões de euros (Notas 5.11 e 17). Desta forma, o montante registado na demonstração de resultados consolidados, corresponde à parcela não coberta pelo *hedging* cambial.

### 34. Imposto do exercício

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	(296 867)	(366 985)
Imposto diferido (Nota 9)	1 994 357	19 701 651
Excesso/insuficiência estimativa imposto	95 215	29
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<b><u>1 792 705</u></b>	<b><u>19 334 696</u></b>

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Resultado antes de Imposto	(39 420 108)	(56 885 943)
Taxa de Imposto	14,7%	14,7%
	<b><u>(5 794 756)</u></b>	<b><u>(8 362 234)</u></b>
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	2 185 007	4 648 191
Diferenças temporárias sem imposto diferido	3 139 243	3 378 125
Benefícios Fiscais	(5 585)	(201 410)
Tributação autónoma	286 264	288 783
Diferenças permanentes	557	(10 154)
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	(95 215)	(29)
Dedução de prejuízos fiscais s/ Imposto diferido	-	-
Imposto diferido sobre prejuízos fiscais de anos anteriores	(1 510 330)	(19 075 967)
Derrama	2 110	-
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b><u>(1 792 705)</u></b>	<b><u>(19 334 696)</u></b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>4,5%</b>	<b>34,0%</b>

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	<b><u>14,70%</u></b>	<b><u>14,70%</u></b>

## 35. Compromissos

### Compromissos com locações

Os pagamentos futuros mínimos não canceláveis dos contratos de locação, assinados para aeronaves cuja entrada prevista deve ocorrer nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2025, respeitam a 2 aeronaves (1 A320 NEO e 1 A321 NEO XLR) e ascendem a aproximadamente 56.169 milhares de euros, em 31 de dezembro de 2023. À data de aprovação de contas já se encontra finalizado o processo de *phase-in* da aeronave A320 NEO, a qual já se encontra a operar na subsidiária Azores Airlines.

Face aos compromissos assumidos a 31 de dezembro de 2022, no decorrer do exercício de 2023 existiram renegociações contratuais, das quais resultaram alterações aos referidos contratos, nomeadamente, o cancelamento de entrega de um A320 NEO, planeado para o ano de 2024 e a extensão da *delivery date* do A321 NEO XLR para 2025 (anteriormente com entrega estimada em 2024).

### Compromissos com trabalhadores

A 31 de dezembro de 2022 as empresas do Grupo SATA assumiram o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025 caso os mesmos estejam ao serviço da empresa na respetiva data de saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, nos próximos dois anos, que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços à entidade. Do compromisso assumido, a 31 de dezembro de 2023 encontram-se por reconhecer 4.993 milhares de euros nos resultados consolidados do Grupo.

## 36. Contingências

### Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2023			2022		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Região Autónoma dos Açores	20-10-2021	3 499 990	EUR	3 499 990	3 499 990	EUR	3 499 990
Região Autónoma dos Açores	20-10-2021	3 499 990	EUR	3 499 990	3 499 990	EUR	3 499 990
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	512 611	EUR	512 611	512 611	EUR	512 611
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463 000	USD	419 005	463 000	USD	434 090
U.S. Customs and Border Protection	29-12-2023	310 000	USD	280 543	230 000	USD	215 639
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241 910	USD	218 923	241 910	USD	226 805
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176 866	CAD	120 794	176 866	CAD	122 480
Port of Oakland	15-12-2010	60 000	USD	54 299	60 000	USD	56 254
ANA Aeroportos, S.A.	06-05-2021	53 599	EUR	53 599	53 599	EUR	53 599
SPLITBURGO SOC. IMB. S.A.	23-07-2021	44 969	EUR	44 969	44 969	EUR	44 969
ANA Aeroportos, S.A.	26-06-2008	12 000	EUR	12 000	12 000	EUR	12 000
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10 000	EUR	10 000	-	EUR	-
Direcção Geral das Alfândegas	28-04-2016	3 000	EUR	3 000	3 000	EUR	3 000
Associação do Turismo dos Açores		-	EUR	-	6 000	EUR	6 000
				<b>8 729 721</b>			<b>8 687 426</b>

A garantia prestada à Região Autónoma dos Açores resulta do contrato de concessão de atividade de transporte aéreo regular no Arquipélago dos Açores.

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2023 e 2022 a SATA apresenta uma contingência passível de divulgação no montante de 6.750 milhares de euros relacionados com o processo de irregularidades a decorrer no Canadá (Nota 18).

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 da subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, que não foi registado por se encontrar em fase preliminar de análise por parte da SRTMI.

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, a SATA não apresenta outros ativos e passivos contingentes passíveis de divulgação.

### 37. Perímetro da consolidação

As Empresas do Grupo incluídas na consolidação à data de 31 de dezembro de 2023 e 2022 são as seguintes:

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2023					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
SATA Holding	Gestora de participações	Ponta Delgada	213 862 754	421 179 506	207 316 752	1 132 785	(1 634 347)	n/a
SATA Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou <i>handling</i> Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	(4 564 087)	109 112 879	113 676 966	56 860 123	(9 971 615)	100%
SATA Internacional - Azores Airlines	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(369 690 891)	246 738 865	616 429 755	280 783 682	(26 083 864)	100%
SATA Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	1 414 094	13 773 421	12 359 327	3 856 993	280 078	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	443 954	973 565	529 611	135 503	(163 654)	100%

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2022					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
SATA Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou <i>handling</i> Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	(109 481 349)	549 922 728	659 404 077	50 186 383	(2 510 936)	n.a.
SATA Internacional	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(371 399 666)	192 247 064	563 646 730	208 635 992	(34 206 374)	100%
SATA Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	1 138 756	11 334 252	10 195 496	3 455 855	(511 323)	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	622 694	2 447 231	1 824 537	682 017	(322 613)	100%

### 38. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2023, o Grupo SATA é detido em 100% pelo Governo Regional dos Açores.

### Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração do Grupo foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da SATA. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração do Grupo ascenderam a 531.670 euros.



## Saldos e transações entre partes relacionadas

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Cientes (Nota 10)</b>		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	396 828	339 597
	<b>396 828</b>	<b>339 597</b>
<b>Outras contas a receber (Nota 13)</b>		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	35 713 324	23 241 707
DRPFE	100 724	282 487
	<b>35 814 048</b>	<b>23 524 194</b>
<b>Outras contas a pagar (Nota 23)</b>		
Governo Regional dos Açores	-	319 038 603
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	6 614 067	7 786 774
	<b>6 614 067</b>	<b>326 825 377</b>

Os valores a receber do GRA, dizem respeito a uma parte do novo Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Aéreo Regular no Interior da RAA, que teve início a partir de novembro de 2021, e respetivo Reequilíbrio Financeiro. Adicionalmente encontra-se igualmente por receber os reequilíbrios financeiros afetos ao contrato de concessão da SATA Gestão de Aeródromos (Nota 13).

Os valores a pagar à SRTMI, justificam-se pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Notas 13 e 23).

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<b>Serviços prestados e subsídios à exploração (Notas 27 e 28)</b>		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	62 430 368	50 361 837
	<b>62 430 368</b>	<b>48 813 611</b>
<b>Rendimentos financeiros (Nota 33)</b>		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	426 493	-
	<b>426 493</b>	<b>-</b>

A rubrica prestações de serviços com o GRA inclui o valor registado com a Tarifa Açores.

## 39. Eventos subsequentes


Em janeiro de 2024 o Hospital Divino Espírito Santo de Ponta Delgada, o Hospital de Santo Espírito da Ilha Terceira, Hospital da Horta e a Unidade de Saúde de Santa Maria liquidaram dívida e juros de mora no montante total de 18.621 milhares de euros, o que permitiu a respetiva liquidação dos empréstimos de curto prazo contraídos junto da CCAMA e do BPI nos montantes de 9.310 milhares de euros cada.

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 Airlines.

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 outros eventos subsequentes à data de relato que possam ter impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

**Contabilista Certificada**

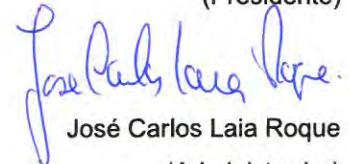


Patricia Maria de Amaral Barroso Melo

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Presidente)



José Carlos Laia Roque  
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto  
(Administrador)



Bernardo António Oliveira  
(Administrador não executivo)



João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte  
(Administrador não executivo)

## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

### Contas Consolidadas do exercício de 2023

Em conformidade com o disposto na alínea g) do nº 1 do artigo 420º, do nº1 do artº508-D do Código das Sociedades Comerciais (CSC), e da alínea g) do artigo 5º do Regulamento do Conselho Fiscal da Sata Holding, S.A. (adiante designada por Sociedade), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2023 e parecer sobre o relatório e contas consolidadas.

### 1. RELATÓRIO

Para além das ações fiscalizadoras levadas a cabo pelo Conselho Fiscal, constantes do Relatório e Parecer do Conselho Fiscal às contas individuais do exercício de 2023, apreciamos o relatório e contas, o relatório e parecer do órgão de fiscalização, a certificação legal das contas e o relatório de auditoria relativos ao exercício de 2023 de todas as empresas integradas no perímetro de consolidação, emitidos em conformidade com as disposições legais e estatutárias que lhes são aplicáveis.

### 2. PARECER

Exmo. Senhor Acionista da  
Sata Holding, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas consolidadas da Sata Holding, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2023, a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados, a demonstração dos fluxos de caixa consolidado do exercício findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do relatório de gestão consolidado emitido pelo Conselho de Administração e da certificação legal das contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas, que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas

Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos da seguinte matéria:

Em 31 de dezembro de 2023 encontra-se registado um valor de 7.882 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos da SATA Air Açores, originados essencialmente por prejuízos fiscais da referida subsidiária, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023, no valor de 7.267 milhares de euros, dos quais 6.349 milhares de euros foram registados durante o exercício de 2022, bem como um valor de 14.379 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da Azores Airlines, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, dos quais 13.272 milhares de euros foram registados durante o exercício de 2022, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos.

Tendo em consideração os resultados históricos da Azores Airlines e da SATA Air Açores, o modelo de negócio da SATA Air Açores e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, não obstante a evolução positiva da atividade das referidas subsidiárias no exercício de 2023, consideramos que o respetivo ativo se encontra sobreavaliado por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, ao futuro modelo de negócio da SATA Air Açores e ao processo de privatização da Azores Airlines. Importa salientar que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da Sata Holding, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas:

Em 31 de dezembro de 2023 as demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 197.562 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 69.903 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”) (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) a expectativa de desenvolvimento do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines decorrente da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado (iv) o contrato de concessão em vigor associado ao serviço público aéreo da Região Autónoma dos Açores da subsidiária SATA Air Açores (v) o contrato de concessão em vigor de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil na Região Autónoma dos Açores e (vi) a capacidade de obtenção de recursos financeiros.

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

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA (iii) da concretização do processo de privatização da Azores Airlines e (iv) da rentabilidade operacional futura das subsidiárias SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos. Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura do Grupo, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

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

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

Conforme igualmente divulgado nas notas 1.4.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA, bem como a conclusão do processo de privatização da Azores Airlines, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos não correntes referentes à frota aérea e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

No âmbito das nossas funções verificámos e declaramos que tanto quanto é do nosso conhecimento que:

- a) O relatório de gestão consolidado é suficientemente esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira consolidada da Sata Holding, S.A e do conjunto de empresas incluídas no perímetro de consolidação, evidenciando com clareza os aspetos mais significativos da sua atividade e satisfaz, de um modo geral, os requisitos exigidos pelo artigo 508º-C do Código das Sociedades Comerciais;
- b) As demonstrações financeiras consolidadas e o correspondente anexo, bem como as políticas contabilísticas e os critérios valorimétricos, conduzem a uma correta apresentação do património e dos resultados da Sociedade e das empresas



incluídas no perímetro de consolidação, em conformidade com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Nestes termos, tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da certificação legal de contas sobre as demonstrações financeiras consolidadas, o Conselho Fiscal é de parecer que a Assembleia Geral aprove o Relatório e Contas Consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Por último, o Conselho Fiscal entende manifestar o seu agradecimento ao Conselho de Administração da Sata Holding, S.A., pela colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 18 de abril de 2024

#### **O Conselho Fiscal**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "R. Mota Cordeiro", written in a cursive style.

Rúben Mota Cordeiro – Presidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Catarina Isabel Furtado Pacheco", written in a cursive style.

Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Vera Silva Amaro", written in a cursive style.

Vera Silva Amaro - Vogal efetivo



## **Certificação Legal das Contas**

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

#### **Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da SATA Holding, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2023 (que evidencia um total de 340.913.195 euros e um total de capital próprio negativo de 197.561.568 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 37.627.403 euros), a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras consolidadas, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da SATA Holding, S.A. em 31 de dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### **Bases para a opinião com reservas**

Em 31 de dezembro de 2023 encontra-se registado um valor de 7.882 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos da SATA Air Açores, originados essencialmente por prejuízos fiscais da referida subsidiária, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023, no valor de 7.267 milhares de euros, dos quais 6.349 milhares de euros foram registados durante o exercício de 2022, bem como um valor de 14.379 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da Azores Airlines, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, dos quais 13.272 milhares de euros foram registados durante o exercício de 2022, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Azores Airlines e da SATA Air Açores, o modelo de negócio da SATA Air Açores e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, não obstante a evolução positiva da atividade das referidas subsidiárias no exercício de 2023, consideramos que o respetivo ativo se encontra sobreavaliado por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, ao futuro modelo de negócio da SATA Air Açores e ao processo de privatização da Azores Airlines. Importa salientar que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

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

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

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

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 do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 197.562 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 69.903 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA ("Plano de Reestruturação Aprovado") (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) a expectativa de desenvolvimento do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines decorrente da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado (iv) o contrato de concessão em vigor associado ao serviço público aéreo da Região Autónoma dos Açores da subsidiária SATA Air Açores (v) o contrato de concessão em vigor de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil na Região Autónoma dos Açores e (vi) a capacidade de obtenção de recursos financeiros.

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

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de recursos financeiros (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA (iii) da concretização do processo de privatização da Azores Airlines e (iv) da rentabilidade operacional futura das subsidiárias SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos.

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

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

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



### **Ênfase**

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

Conforme igualmente divulgado nas notas 1.4.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA, bem como a conclusão do processo de privatização da Azores Airlines, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos não correntes referentes à frota aérea e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

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

### **Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras consolidadas**

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou 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 consolidadas, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno do Grupo;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que o Grupo descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria; e
- g) comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

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

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

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, alínea e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas" do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas, somos de parecer que o relatório consolidado de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

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