



# Relatório Anual Integrado

# 2023





## I GRUPO SATA

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

## 2 MODELO DE GOVERNO

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

## 3 SOCIAL

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

## 4 AMBIENTE

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

## 5 DESEMPENHO

- 48 INDICADORES CHAVE
- 49 ROTAS
- 52 FROTA
- 54 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 60 ANÁLISE DOS RESULTADOS
  
- 62 APLICAÇÃO DE RESULTADOS
- 63 SOBRE O RELATÓRIO
- 64 GLOSSÁRIO
- 65 ANEXOS
- 66 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
- 70 ANEXOS ESG
- 73 CV DOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
- 74 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.

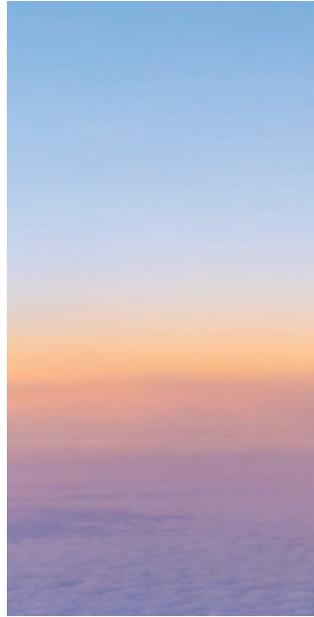
### Sustentabilidade

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

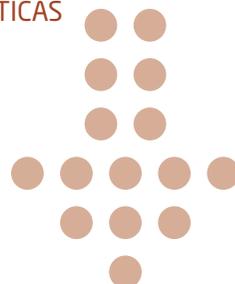
RESTRICÇÕES ECONÓMICAS E POLÍTICAS  
MONETÁRIAS RESTRITIVAS

MANUTENÇÃO DA INFLAÇÃO NUM  
NÍVEL ELEVADO

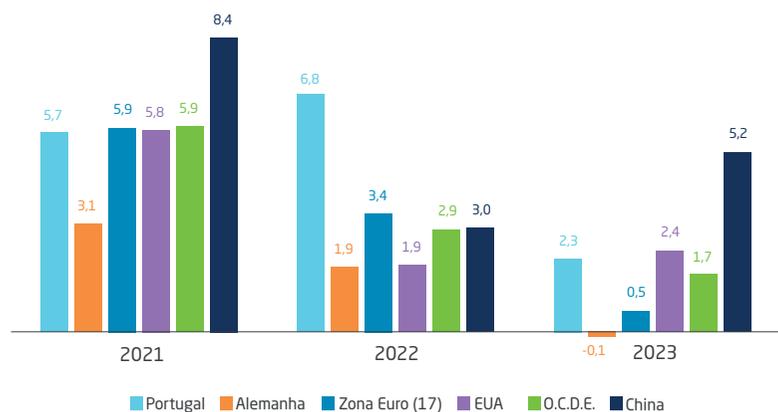
INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA

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.

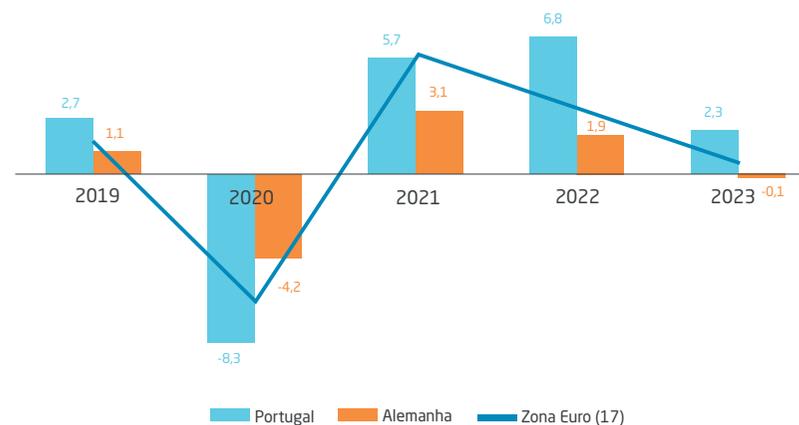
Ao longo de 2023, a economia da zona euro abrandou de um crescimento de 0,8% em termos homólogos no primeiro semestre, para uma contração de 0,1% no terceiro trimestre e, de acordo com projeções do O.C.D.E., encerra o ano com um crescimento

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>



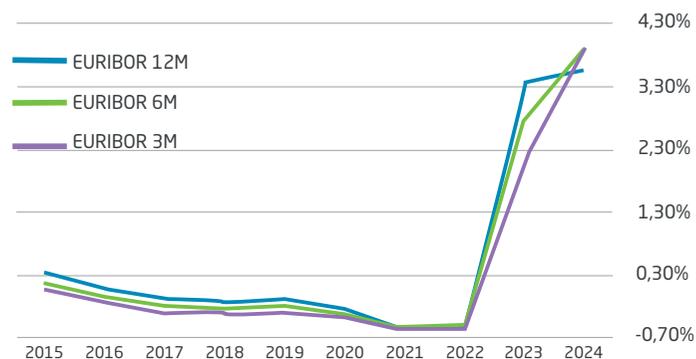
Esta evolução foi impulsionada pelo vigoroso crescimento das exportações, com contribuições positivas tanto das exportações de bens quanto, em maior medida, dos serviços e do consumo privado, o que compensou o desempenho menos favorável do investimento, especialmente na área da construção.

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>



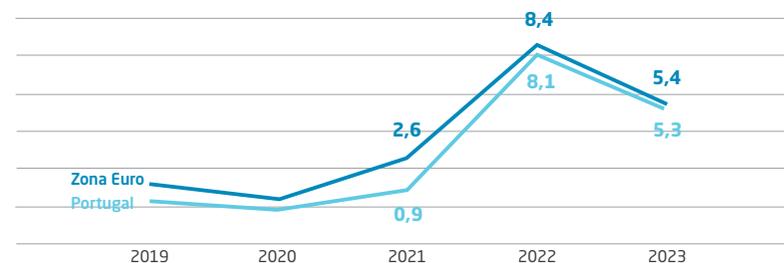
Na área do euro, em linha com o forte compromisso de assegurar a estabilidade de preços e o regresso da inflação ao objetivo de 2%, o Conselho do BCE iniciou, em julho de 2022, uma trajetória de aumento das taxas de juro diretoras. Até setembro de 2023, o aumento acumulado cifrou-se em 450 pontos base,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



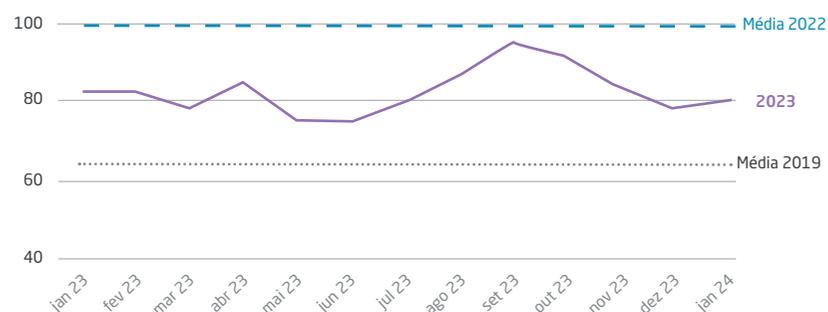
De acordo com publicação do I.N.E. para a economia portuguesa, em 2023, o Índice de Preços no Consumidor (IPC) registou uma taxa de variação média anual de 4,3% (7,8% em 2022). A trajetória de desaceleração nos preços dos bens tem sido determinada, sobretudo, pela queda no índice de preços dos produtos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

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

<sup>2</sup> eia.gov

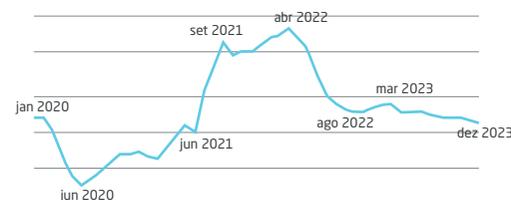
<sup>3</sup> stats.oecd.org

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

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

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

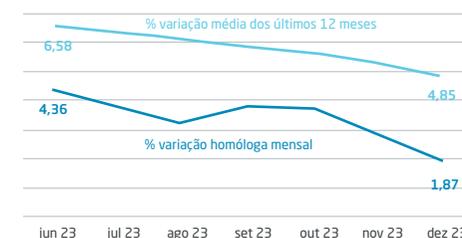
Indicador de atividade económica regional (%)<sup>1</sup>  
(% - Média móvel de 3 meses)



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

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

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

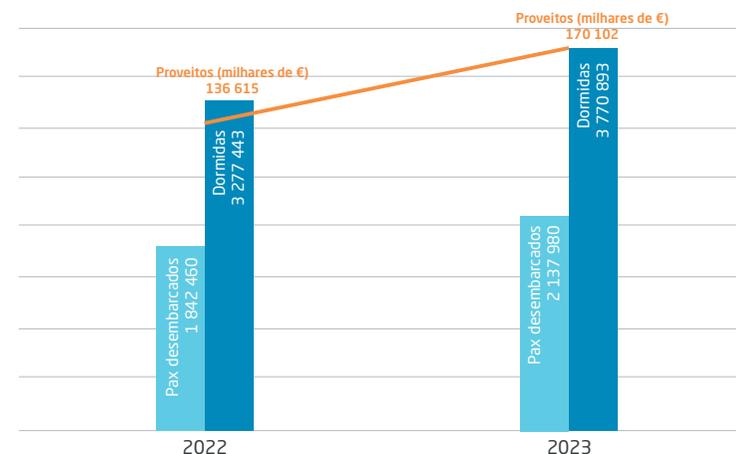


Nas importações, o comportamento foi inverso, com um aumento de 35% em termos homólogos, com maior destaque para aquisição de material de transporte (58,4%). Assim, o ano de 2023 encerrou com uma variação negativa do saldo de comércio internacional de bens anual, na ordem dos 80 milhões de euros, face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

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

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

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



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

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

# Transporte Aéreo 2023

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

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

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

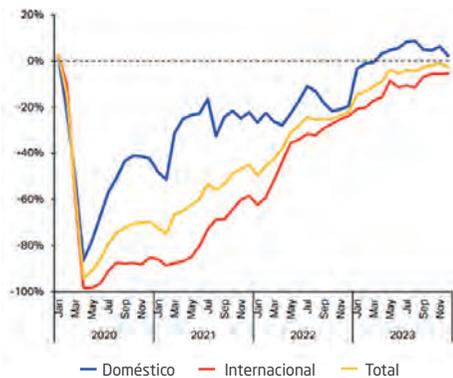
**Δ LOAD FACTOR** +3,6 p.p. vs 2022  
-0,3 p.p. vs 2019

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

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

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

Evolução tráfego vs 2019<sup>1</sup>



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

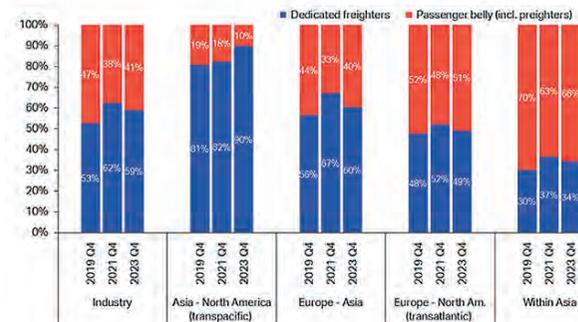
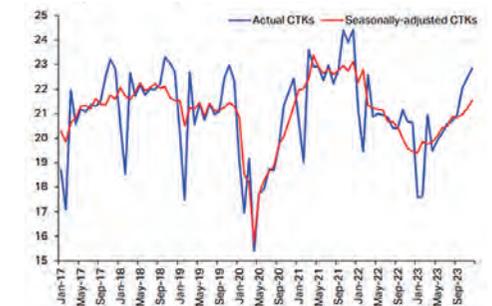
Com um desempenho sólido durante o período da Covid-19, o setor do transporte aéreo de carga teve durante os últimos dois anos, a sua procura exposta a desafios significativos, desde o abrandamento do crescimento económico num ambiente de inflação elevada, a escalada do conflito armado na Ucrânia e Médio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

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

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

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

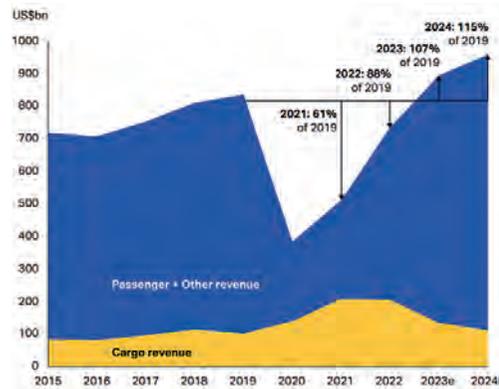
**Δ CARGO LOAD FACTOR** -5.9 p.p. vs 2022  
-2.7 p.p. vs 2019



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

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

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

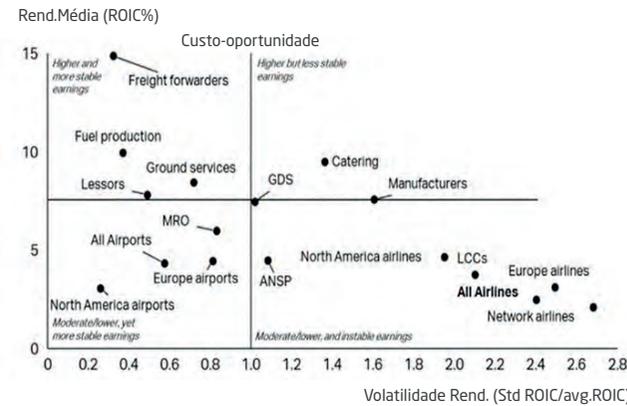


**A procura de uma maior sustentabilidade e a intenção de reduzir a pegada carbónica, deverá aumentar o consumo de “Sustainable Aviation Fuel” (SAF). O custo superior do SAF, associado aos custos de compensação de emissões, gerarão mais pressão sobre a já frágil rentabilidade do setor.**

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.

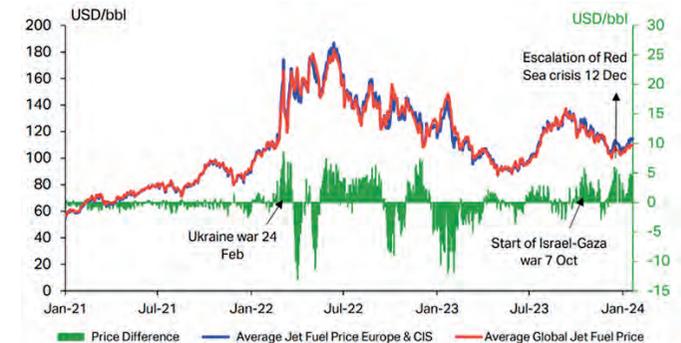
Matriz de Retorno do Capital Investido



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.

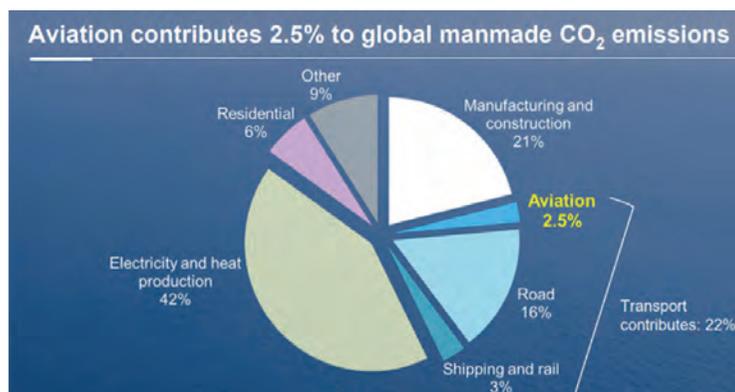
### Jet Fuel <sup>1</sup>

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.



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



A ROUTE TO NET ZERO EUROPEAN AVIATION



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

## Regulamentação EU

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

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

# Rumo a um futuro mais sustentável

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

>> Consulte o nosso Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050 na página 66 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](http://azoresairlines.pt).



# Ética

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

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

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

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

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



# Compliance - Conformidade e Rigor

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

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

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

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



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

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

Esta Linha de Ética assegura:

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

seguimento das denúncias;

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

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

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

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

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

# Dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

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

## Princípios de Proteção de Dados



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

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

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

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

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

## Direitos dos Titulares

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

# Modelo de Governo

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

## ASSEMBLEIA GERAL

**Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel**  
**Vice-Presidente: Pedro Aguiar Ribeiro da Costa**  
**Secretário: Joana Torres Decq Mota**

### Responsabilidades

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

### Remuneração

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

### Reuniões

N.º reuniões: 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 políticas 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 Grupo SATA

# 1.698

ano 2022: 1.409  
ano 2021: 1.319

## Trabalhadores SATA Holding

# 5

## Horas de formação Grupo SATA

# 100.414

ano 2022: 110.894  
ano 2021: 71.029

## Consultas médicas Grupo SATA

# 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

Grupo SATA



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



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

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

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

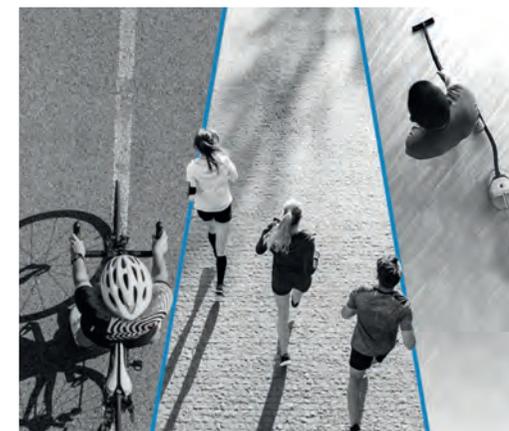
**887**  
consultas médicas periódicas

**145**  
consultas médicas ocasionais

**189**  
consultas médicas de admissão

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

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

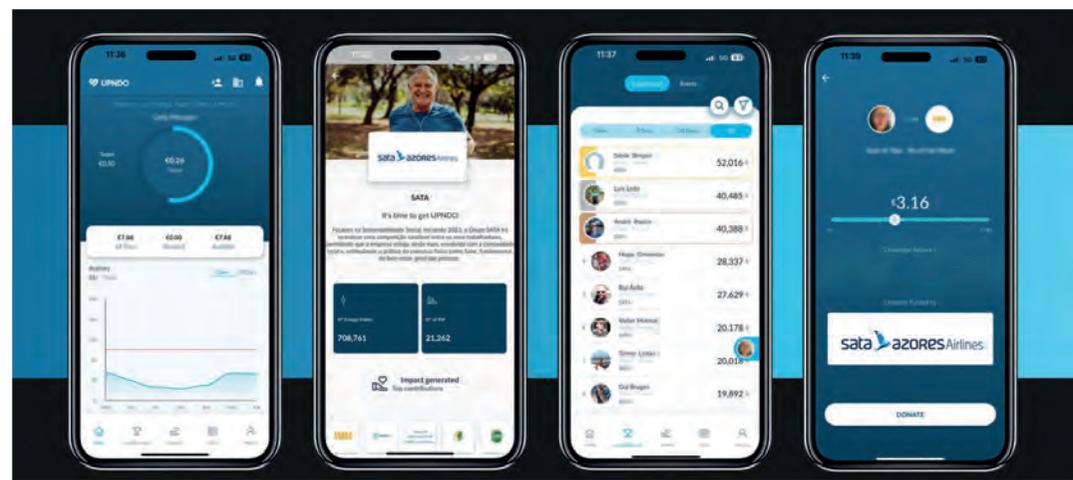


**430**  
Trabalhadores aderiram à app

**50.000**  
Kms percorridos no total

**3.570€**  
Valor de doações

**4.000€**  
Valor angariado



# Consultas de psicologia em parceria com a Workwell

---

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

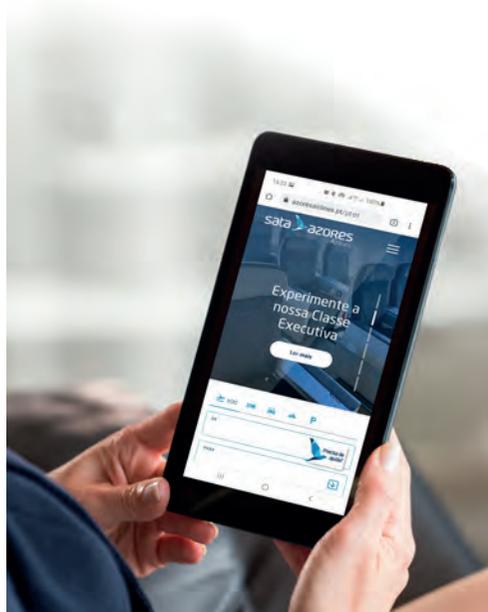
Os Wellbeing Games 2023 foram um evento multidesportivo inter-empresas com a duração de um dia com o objetivo de promover o Bem-Estar e aumentar os níveis de *engagement* dos seus colaboradores. Neste evento inovador em Portugal, os trabalhadores competem em várias modalidades desportivas pela sua empresa, 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.

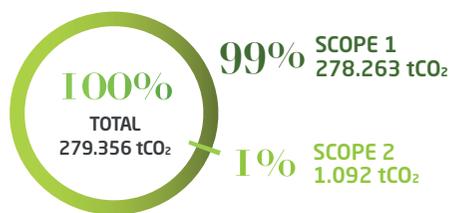
# 279.356 tCO<sub>2</sub>

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



SATA Gestão de Aeródromos

543 tCO<sub>2</sub>

Azores Airlines

250.028 tCO<sub>2</sub>

SATA Air Açores

28.785 tCO<sub>2</sub>

## Intensidade carbónica por passageiro

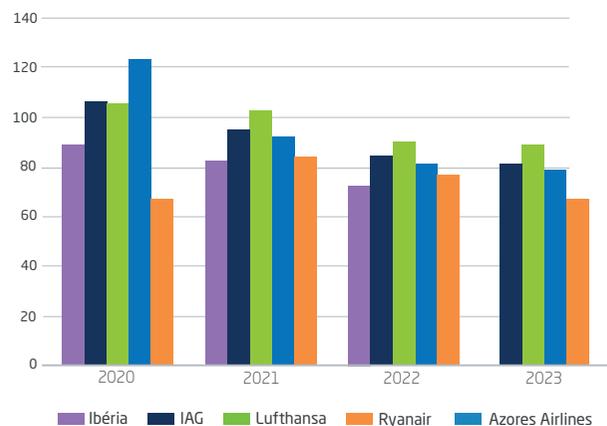
Continuamos a apresentar melhoria na eficiência carbónica por passageiro nas duas transportadoras do Grupo SATA, o que nos posiciona equiparados às companhias aéreas representativas no mercado europeu.

# 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

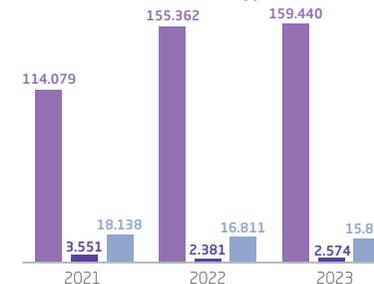
O consumo específico de combustível por passageiro permite monitorizar a eficácia das medidas de eficiência do combustível. Ao longo dos anos o Grupo SATA tem implementado diversas medidas operacionais para a otimização do consumo de Jet Fuel. Acompanhado da renovação da frota é possível a melhoria deste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

### Consumo de Jet Fuel

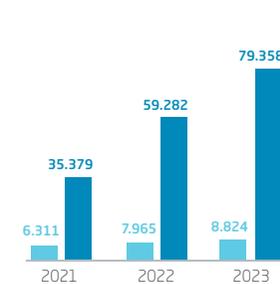


**i** (l/100pkm) - consumo de combustível (em litros) por passageiros em cada 100 quilómetros.

### Fuel viaturas (l)



### Jet Fuel (t)



# Combustível de aviação sustentável

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

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

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

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



## Renovação da Frota

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

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

## Sabia que...?

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

# Compensação de carbono

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

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

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

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

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

### EU ETS

#### EU EMISSIONS TRADING SYSTEM

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

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

### CORSIA

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

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

### CBAM

#### CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

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



## IATA Carbon Offset Program

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

## 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.

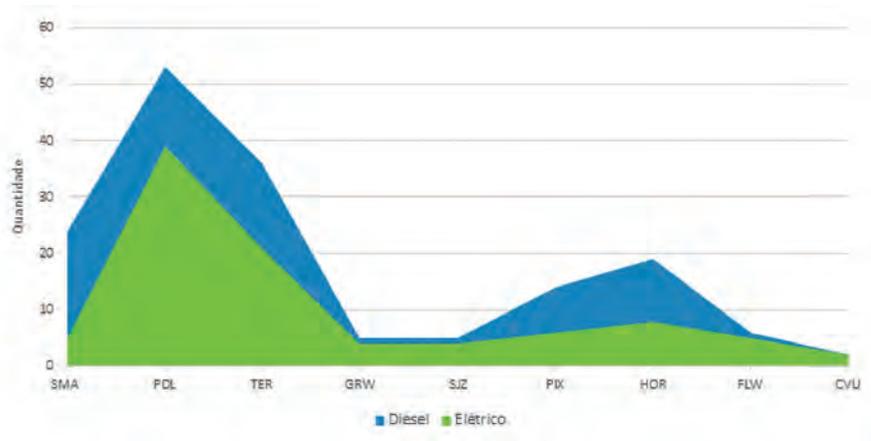
A aquisição de GSE elétrico depende da sua tipologia e opções disponíveis no mercado. Continuamos atentos à evolução, por forma a adotar as melhores opções, quando a alternativa eléctrica não se apresenta.

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

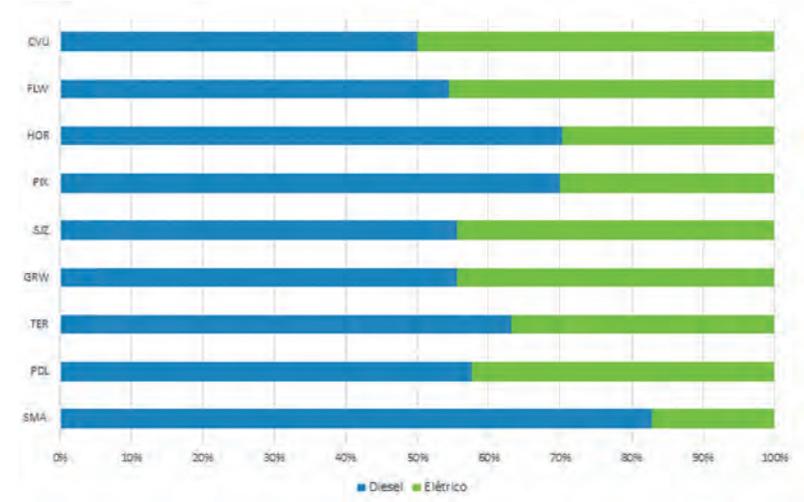
## 34%

ano 2022: 31%  
ano 2021: 28%

Quantidade de unidades elétricas e a diesel

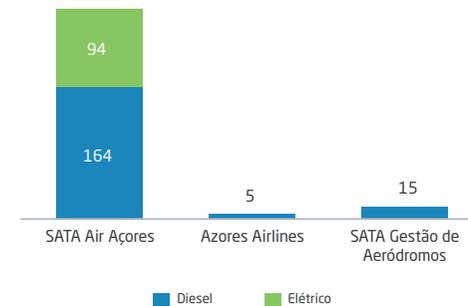


Diesel vs Elétrico



**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>

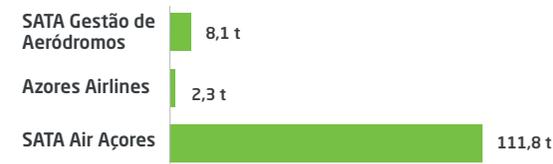
Em 2023, iniciou-se o encaminhamento de madeira, plásticos e mistura de resíduos produzidos no terminal de cargas de Ponta Delgada, uma vez que foi restringida a deposição destes resíduos nos ecopontos da entidade gestora do Aeroporto João Paulo II.

**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 cartilagíneos e, assim, contribuir para a preservação da vida nos oceanos, nomeadamente tubarões em perigo de extinção.



## AZEA

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



## Sustainable Cabin

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

EBITDA<sup>1</sup> (milhares de €)

---

**-1.933**

Resultado Líquido (milhares de €)

---

**-1.688**

Dívida Líquida (milhões de €)

---

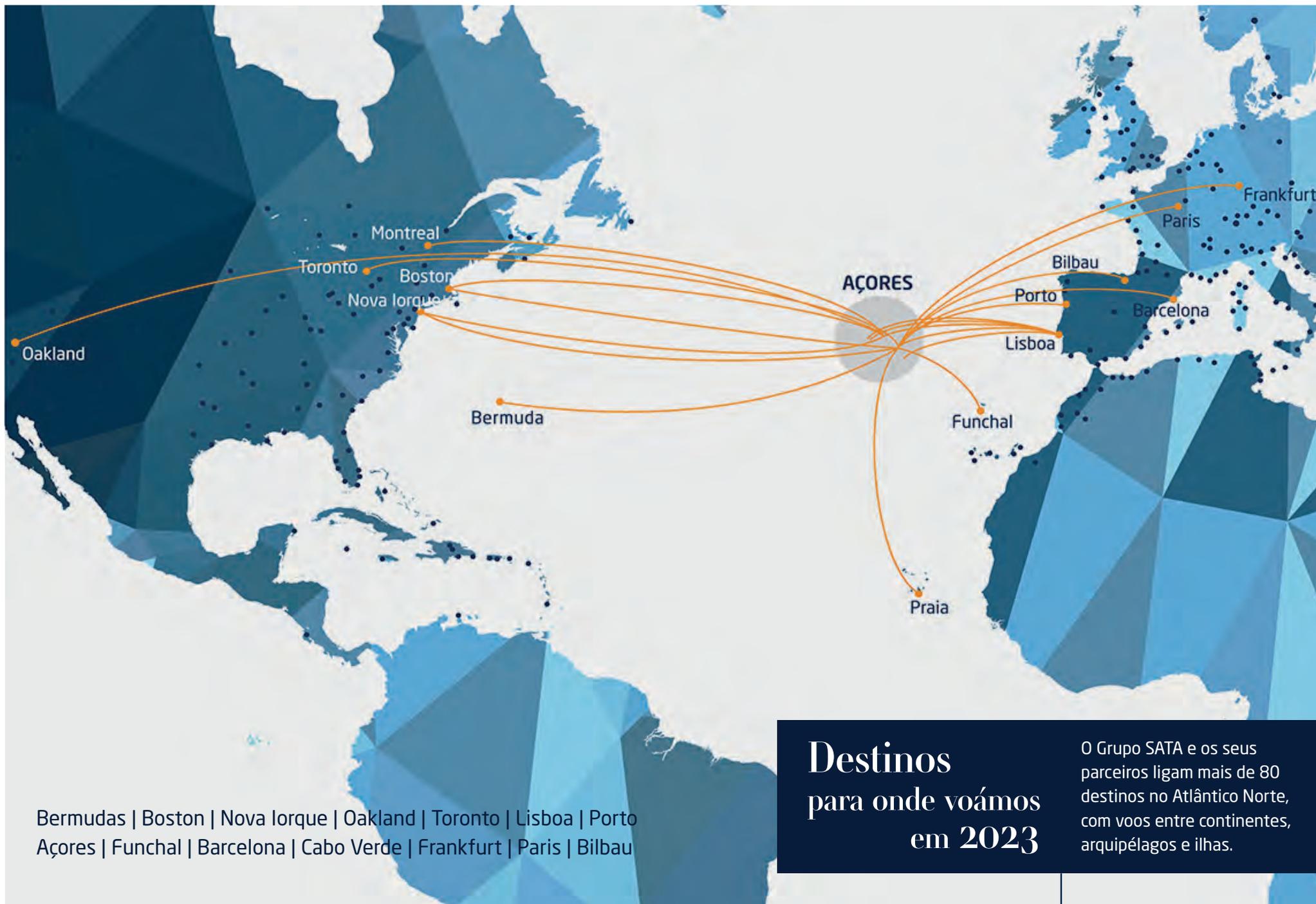
**205**

# 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.



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%

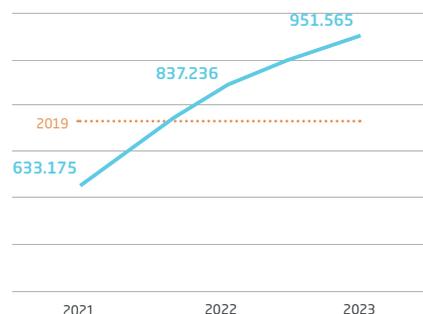
aumento de lugares oferecidos relativamente a 2022

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.

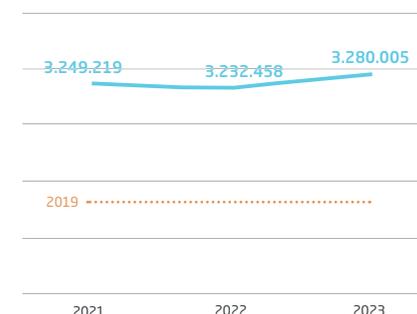
Alcançámos um Load factor médio de 76%, (-2 p.p. vs 2019 e +2 p.p. vs 2022), estabilizado nos 70% de forma consistente ao longo de quase todo o ano.



### 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)

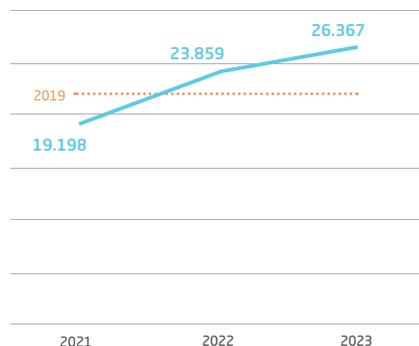
Em 2023, o volume de carga e correio transportado pela SATA Air Açores manteve-se em linha com os valores de 2022, confirmando-se a tendência de crescimento desde 2020.

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

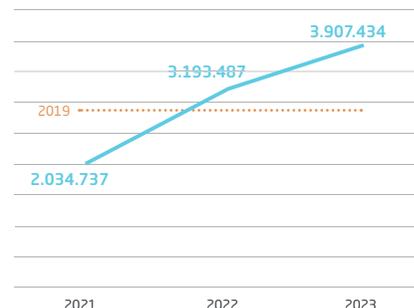
Em linha com a evolução do tráfego nos aeroportos da região, mantivemos a tendência de crescimento da atividade desenvolvida pelo serviço de assistência a aeronaves da SATA Air Açores.



Δ vs 2022: 11%  
Δ vs 2019: 20%

### Voos assistidos

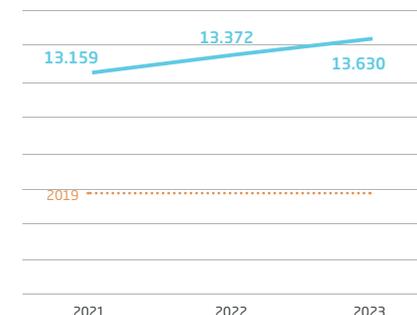
2023 encerrou com uma evolução positiva no número de voos assistidos de 11% face a 2022 e 20% relativamente a 2019, quando a operação ainda não tinha sofrido os efeitos da pandemia de covid-19.



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



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

## Evolução do Segmento de Negócio



**17%**

aumento de voos, relativamente a 2022

**21%**

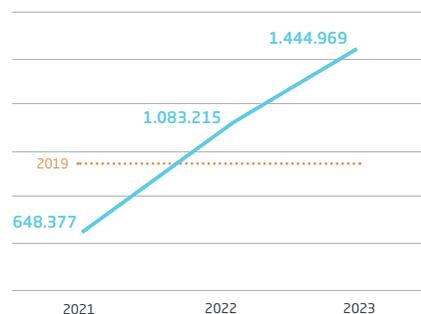
aumento de lugares oferecidos relativamente a 2022

**33%**

aumento de passageiros relativamente a 2022

**82%**

Load factor

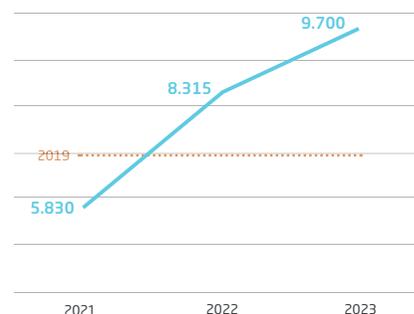


### Passageiros transportados

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

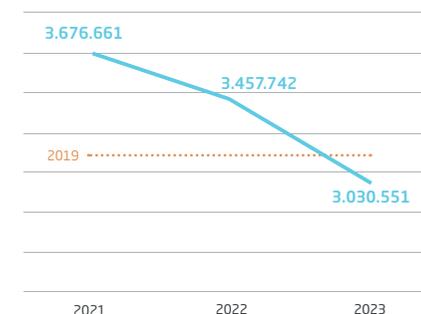


### Número de voos realizados

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.

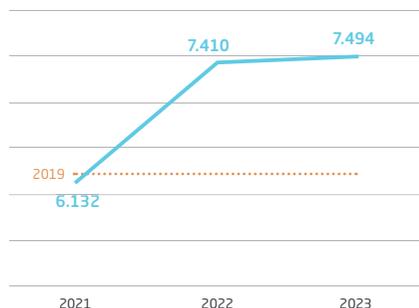
De acordo com publicação da IATA, em 2023 o volume de carga transportado ficará ainda 4% abaixo dos valores registados em 2019.

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.

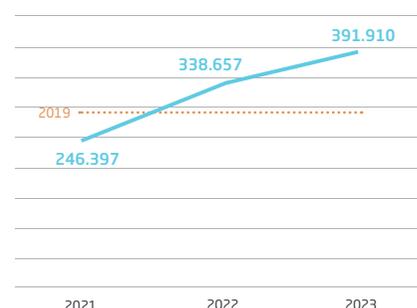
# SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS

## Evolução do Segmento de Negócio

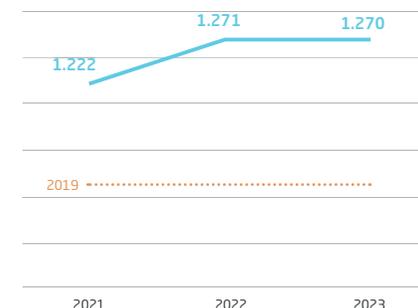
Em 2023, a SATA Gestão de Aeródromos consolidou a tendência de recuperação pós-pandemia.



Δ vs 2022: 1%  
Δ vs 2019: 20%



Δ vs 2022: 16%  
Δ vs 2019: 34%



Δ vs 2022: 0%  
Δ vs 2019: 14%

### 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.

### Movimentos de Passageiros

### 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

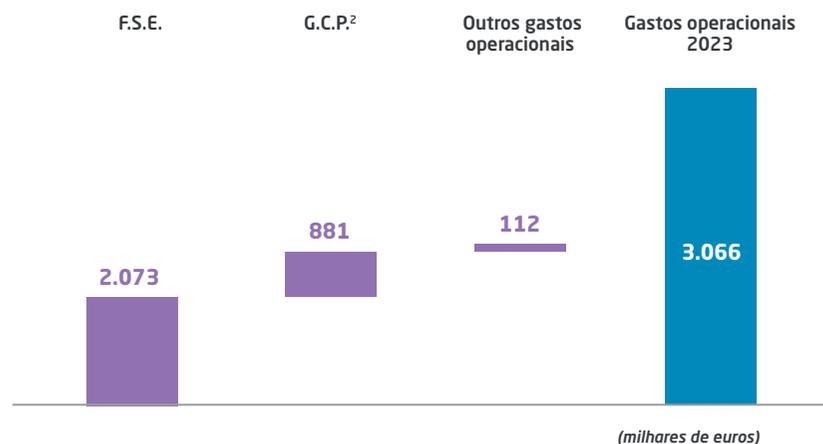
- Adjudicada a Aquisição de Serviços de Certificação Energética do Edifício da Aerogare do Aeródromo;
- Adjudicada a Gilberta Nóia, Unipessoal Lda a Aquisição de Serviços de Limpeza na Aerogare da Ilha das Flores pelo período de 3 anos, com início a 3 de julho de 2023;
- Adjudicada ao Arquiteto Paulo 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.

## Análise de resultados

# Gastos operacionais<sup>1</sup>



Os gastos com o processo de privatização da subsidiária Azores Airlines representam a maioria dos F.S.E.'s e tiveram impacto significativo no total dos gastos operacionais da SATA Holding em 2023. Relativamente aos Gastos com Pessoal, estes dizem respeito maioritariamente aos órgãos sociais.

# Ganhos operacionais

## 1.133 milhões de euros

Vendas e serviços prestados em 2023<sup>2</sup>

Os ganhos operacionais de 1.133 milhões de euros dizem respeito ao management fee que corresponde à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenha participações.

# EBITDA e EBIT

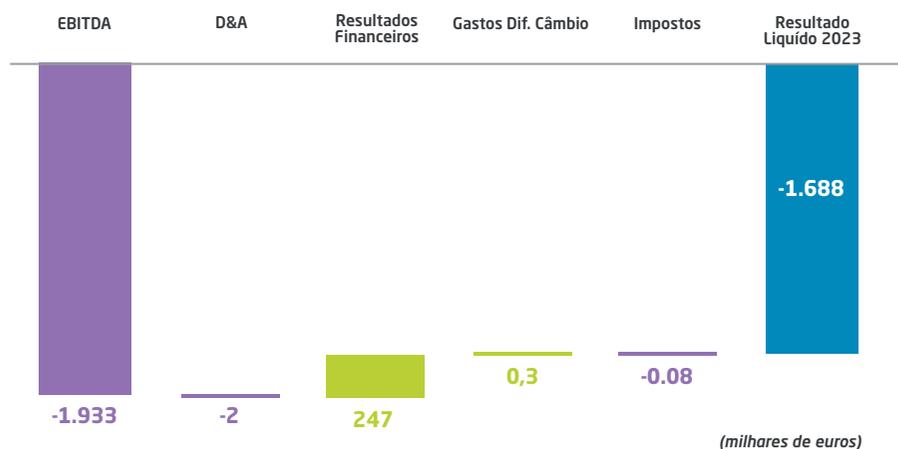
milhares de euros	2023
<b>EBITDA</b>	-1.933
<b>Gastos/reversões de depreciação e de amortização</b>	-2
<b>EBIT/Resultado Operacional</b>	<b>-1.935</b>

Em 2023, o EBITDA (-1.933 milhões de Euros), bem como o EBIT/Resultado Operacional da SATA Holding (-1.935 milhões de Euros) são impactados em virtude dos custos relacionados com o processo de privatização da subsidiária Azores Airlines.

## Análise de resultados

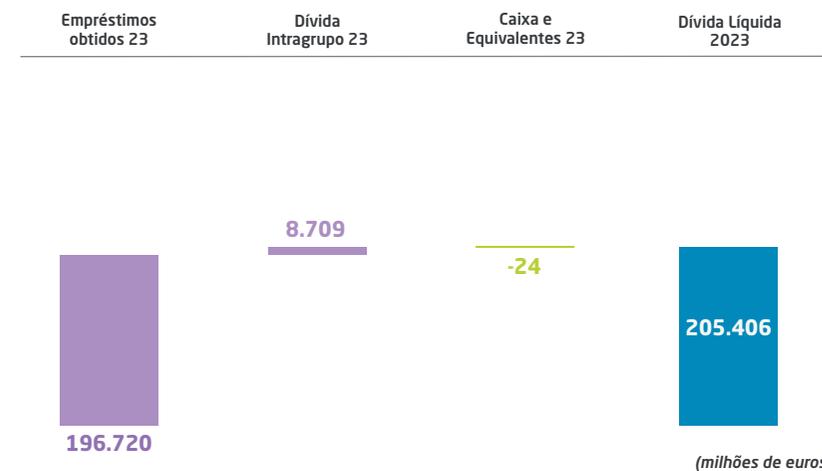
# Resultado líquido

Em 2023, a SATA Holding apresenta um resultado líquido negativo de 1.688 milhares de euros.



A melhoria do Resultado Líquido face ao EBITDA (+245 mil euros) resultou do impacto positivo dos resultados financeiros, em função dos juros obtidos por conta dos empréstimos concedidos às empresas do Grupo, que passaram para a esfera da SATA Holding.

# Dívida líquida



O valor da dívida líquida a 31 dezembro de 2023 é de 205 milhões de Euros.

Nas rubricas consideradas, destaca-se os empréstimos obtidos no valor de 196,7 milhões de Euros.

# Capital Próprio

A SATA Holding encerra 2023 com Capital Próprio de 213,8 milhões de euros.

# Aplicação de Resultados

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

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 1.688.347 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 18 de abril de 2023.

Conselho de Administração



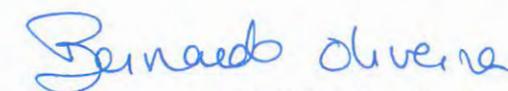
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Presidente)



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>	131.699	212.309	278.263
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>	855	1.237	1.092
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 separadas  
31 de dezembro de 2023

## Índice

Demonstração da posição financeira.....	3
Demonstração dos resultados.....	4
Demonstração do rendimento integral .....	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios .....	6
Demonstração dos fluxos de caixa .....	7
Anexo às demonstrações financeiras.....	8
<b>1. Introdução.....</b>	<b>8</b>
1.1 IMPACTOS DIRETOS DA PANDEMIA .....	8
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO .....	10
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	11
1.4 IMPACTOS DAS MEDIDAS TOMADAS APÓS A PANDEMIA NA SATA HOLDING.....	15
1.5 EVOLUÇÃO CRITÉRIOS DE ESG .....	16
<b>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras .....</b>	<b>17</b>
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	17
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES .....	17
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	19
<b>3. Principais políticas contabilísticas.....</b>	<b>19</b>
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	19
3.2 PARTES DE CAPITAL EM SUBSIDIÁRIAS .....	20
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	20
3.4 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS .....	21
3.5 ATIVOS FINANCEIROS .....	21
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS .....	23
3.7 OUTRAS CONTAS A RECEBER .....	23
3.8 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA .....	24
3.9 CAPITAL SOCIAL .....	24
3.10 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS .....	24
3.11 OUTRAS CONTAS A PAGAR .....	25
3.12 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO .....	25
3.13 PROVISÕES .....	25
3.14 LOCAÇÕES .....	26
3.15 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS .....	27
3.16 RÉDITO .....	27
3.17 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA .....	28
3.21 EVENTOS SUBSEQUENTES.....	28
<b>4. Políticas de gestão do risco financeiro.....</b>	<b>29</b>
<b>5. Principais estimativas e julgamentos apresentados .....</b>	<b>31</b>
5.1 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6) .....	32
5.3 IMPARIDADES (NOTA 8).....	32

<b>6. Ativos fixos tangíveis .....</b>	<b>32</b>
<b>7. Investimentos financeiros .....</b>	<b>33</b>
<b>8. Outras contas a receber .....</b>	<b>33</b>
<b>9. Outros ativos correntes.....</b>	<b>34</b>
<b>10. Caixa e equivalentes de caixa.....</b>	<b>34</b>
<b>11. Capital e Reservas .....</b>	<b>34</b>
<b>12. Empréstimos obtidos.....</b>	<b>35</b>
<b>13. Passivos com obrigações contratuais.....</b>	<b>37</b>
<b>14. Fornecedores.....</b>	<b>37</b>
<b>15. Outras contas a pagar .....</b>	<b>37</b>
<b>16. Imposto sobre o rendimento a pagar .....</b>	<b>38</b>
<b>17. Outros passivos correntes.....</b>	<b>38</b>
<b>18. Ativos e passivos financeiros por categoria .....</b>	<b>38</b>
<b>19. Serviços prestados .....</b>	<b>39</b>
<b>20. Fornecimentos e serviços externos .....</b>	<b>39</b>
<b>21. Gastos com o pessoal .....</b>	<b>40</b>
<b>22. Outros gastos e perdas .....</b>	<b>40</b>
<b>23. Gastos e rendimentos financeiros .....</b>	<b>41</b>
<b>24. Imposto do exercício .....</b>	<b>41</b>
<b>25. Contingências.....</b>	<b>43</b>
<b>26. Partes relacionadas .....</b>	<b>43</b>
<b>27. Eventos subsequentes .....</b>	<b>44</b>

## Demonstração da posição financeira

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>
<b>Ativo</b>		
<b>Não corrente</b>		
Ativos fixos tangíveis	6	67 535
Investimentos financeiros	7	38 245 392
Outras contas a receber	8	182 015 450
		<u>220 328 377</u>
<b>Corrente</b>		
Outras contas a receber	8	200 822 758
Outros ativos correntes	9	4 682
Caixa e equivalentes de caixa	10	23 687
		<u>200 851 128</u>
<b>Total do Ativo</b>		<u>421 179 506</u>
<b>Capital Próprio</b>		
Capital social	11	215 497 101
Reservas legais	11	-
Resultados acumulados		-
Resultado líquido do exercício		(1 688 347)
<b>Total Capital Próprio</b>		<u>213 808 754</u>
<b>Passivo</b>		
<b>Não corrente</b>		
Empréstimos obtidos	12	195 195 282
Passivos com obrigações contratuais	13	44 262
		<u>195 239 544</u>
<b>Corrente</b>		
Empréstimos obtidos	12	1 524 557
Passivos com obrigações contratuais	13	23 489
Fornecedores	14	294 379
Outras contas a pagar	15	9 330 720
Imposto sobre o rendimento a pagar	16	76
Outros passivos correntes	17	957 987
		<u>12 131 208</u>
<b>Total Passivo</b>		<u>207 370 752</u>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<u>421 179 506</u>

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

## Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>
Serviços prestados	19	1 132 785
Fornecimentos e serviços externos	20	(2 081 615)
Gastos com o pessoal	21	(872 796)
Outros gastos e perdas	22	<u>(111 807)</u>
<b>Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>		<b>(1 933 433)</b>
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	<u>(1 986)</u>
<b>Resultado operacional</b>		<b>(1 935 419)</b>
Gastos financeiros	23	(8 932 313)
Rendimentos financeiros	23	9 179 096
Diferenças de câmbio líquidas	23	<u>365</u>
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b><u>(1 688 271)</u></b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	24	<u>(76)</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(1 688 347)</u></b>

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

## Demonstração do rendimento integral

	<u>2023</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b><u>(1 688 347)</u></b>
<b>Itens que não reclassificam por resultados</b>	
Remensurações de planos de benefícios definidos	-
Impacto fiscal	<u>-</u>
	<u>-</u>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>	<b><u>(1 688 347)</u></b>

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

## Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
<b>A 1 de janeiro de 2023</b>		-	-	-	-	-
Constituição capital social	11	50 000	-	-	-	50 000
Aumento de capital	11	215 497 101	-	-	-	215 497 101
Redução de capital	11	(50 000)	-	-	-	(50 000)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(1 688 347)	(1 688 347)
		<u>215 497 101</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(1 688 347)</u>	<u>213 808 754</u>
<b>A 31 de dezembro de 2023</b>		<b><u>215 497 101</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>(1 688 347)</u></b>	<b><u>213 808 754</u></b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>		
Recebimentos de clientes		500 000
Pagamentos a fornecedores		(642 359)
Pagamentos ao pessoal		(520 148)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>(662 507)</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		-
Outros recebimentos/ pagamentos		129 451
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>(533 056)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>		
Pagamentos respeitantes a:		
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	7	(26 000 000)
Recebimentos provenientes de:		
Constituição capital social	11	50 000
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>		<b>(25 950 000)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>		
Recebimentos provenientes de:		
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo		33 708 804
Pagamentos respeitantes a:		
Passivos com obrigações contratuais		(2 000)
Juros e gastos similares		(7 199 829)
Juros de passivos com obrigações contratuais		(231)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>		<b>26 506 743</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>		
Efeitos das diferenças de câmbio		-
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	10	-
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	10	<b>23 687</b>

## Anexo às demonstrações financeiras

### 1. Introdução

A SATA Holding, S.A. (“Empresa”, “SATA” ou “SATA Holding”) é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, tendo sido constituída a 13 de janeiro de 2023. Tem como objeto social a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como 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.

A SATA Holding é detida a 100% pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”). A 31 de dezembro de 2023, a Empresa detém 100% da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A (“Azores Airlines”), 100% da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e 100% da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos”), formando o Grupo SATA.

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 (Ver Nota 1.2 e 1.3).

O anterior Grupo SATA, igualmente detido a 100% pela RAA, era constituído pela SATA Air Açores e suas subsidiárias, Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e Azores Airlines Vacations, localizada nos Estados Unidos, detidas a 100%.

### Contexto da atividade do Grupo SATA

#### 1.1 Impactos diretos da Pandemia

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

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores<sup>1</sup>;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 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>2</sup>;

---

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

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

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

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

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

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

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

O 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

---

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

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

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

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 Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e 2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores<sup>6</sup> 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**

---

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

- 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.

### 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 (o “Plano”) atualizado pela última vez a 12 de maio de 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Igualmente na sequência da reestruturação societária do Grupo, foi celebrado em 24 de janeiro de 2023 um Contrato entre a SATA Air Açores e a SATA Holding (“CCVA SATA Air Açores”), relativo às participações na SATA Gestão de Aeródromos e na Azores Airlines, passando a nova empresa a deter a totalidade do capital de todas as empresas 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 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
- (ii) o remanescente, no valor de 134.023.609 euros, foi objeto de compensação com o saldo de créditos acionistas da SATA Holding sobre a SATA Air Açores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Capitalização da Azores Airlines**

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

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

### **Privatização Azores Airlines**

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

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

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

Importa referir que no dia 5 de dezembro de 2023, o Governo Regional dos Açores suspendeu o processo de privatização, não tendo o Grupo SATA conhecimento do conteúdo do relatório final do júri do concurso da privatização.

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, 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.

## 1.4 Impactos das medidas tomadas após a pandemia na SATA Holding

### 1.4.1 Continuidade das operações

Tendo por base o enquadramento legal, operacional, financeiro e societário divulgado nesta Nota, a Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”); (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA; (iii) a 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; (vi) a não existência de dívidas vencidas à data de 31 de dezembro de 2023 e (vii) 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 da Empresa e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e conseqüente melhoria dos resultados financeiros, quer seja por via da redução do endividamento do Grupo SATA, nomeadamente o reembolso antecipado de Obrigações no montante de 60 milhões de euros por parte da subsidiária 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 SATA Gestão de Aeródromos.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura das subsidiárias 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.

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

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

## 2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

### 2.1 Bases de Preparação

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

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

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

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

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

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

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

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

\* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

\* Exercícios iniciados em ou após

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

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

\* Exercícios iniciados em ou após

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

### 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

A Empresa foi constituída no dia 13 de janeiro de 2023 pelo que não apresenta comparativo.

## 3. Principais políticas contabilísticas

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

### 3.1 Conversão cambial

#### i) Moeda funcional e de apresentação

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

#### ii) Transações e saldos

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

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

### 3.2 Partes de capital em subsidiárias

Os investimentos representativos de partes de capital em subsidiárias encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das perdas de imparidade, quando estas se verificarem. Depois de o interesse da investidora ser reduzido a zero, a Empresa reconhece um passivo para fazer face às responsabilidades adicionais resultantes de i) obrigações legais ou construtivas incorridas ou pagamentos efetuados a favor das subsidiárias e associadas, ii) expectativa de geração de caixa da subsidiária ou associada insuficiente para fazer face às obrigações legais ou construtivas incorridas e iii) impossibilidade de apurar o justo valor dos referidos investimentos com fiabilidade.

Os dividendos recebidos das empresas subsidiárias são registados como ganhos relativos a partes de capital, quando atribuídos.

### 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.

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

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

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

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.14.

### 3.4 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

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

### 3.5 Ativos financeiros

#### Classificação

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

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

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

#### Instrumentos de dívida

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

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

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

### **Imparidade de ativos financeiros**

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

#### Outras contas a receber

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

Para os restantes instrumentos financeiros onde não é adotada a abordagem simplificada referida, a Empresa reconhece imparidades esperadas lifetime quando existe um aumento significativo do respetivo risco de crédito após o reconhecimento inicial. Contudo, e nomeadamente no que respeita a contas a receber de partes relacionadas, se não ocorrer qualquer aumento do risco de crédito do respetivo instrumento financeiro, a Empresa 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 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 lifetime possíveis de ocorrer doze meses após a data de reporte financeiro.

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

### Outros ativos financeiros

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

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

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

### **Desreconhecimento de ativos financeiros**

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

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

### **3.6 Justo valor de ativos e passivos**

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

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

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

### **3.7 Outras contas a receber**

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

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

### **3.8 Caixa e equivalentes de caixa**

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

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

### **3.9 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.

### **3.10 Empréstimos obtidos**

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

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

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

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

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

### 3.11 Outras contas a pagar

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

### 3.12 Imposto sobre o rendimento

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

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

### 3.13 Provisões

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

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

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

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

### Processos judiciais

As provisões relacionadas com processos judiciais, opondo a SATA a entidades terceiras, são constituídas de acordo com as avaliações internas de risco efetuadas pelo Conselho de Administração, com o apoio e aconselhamento dos seus consultores legais. A 31 de dezembro de 2023 não existem processos judiciais em curso.

### 3.14 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

de uma alteração na taxa de juros flutuante, caso em que é utilizada uma taxa de desconto revista.

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

Os ativos por direito de uso compreendem a mensuração inicial do passivo correspondente, os pagamentos efetuados antes do início da locação e quaisquer custos diretos iniciais, deduzidos dos incentivos recebidos. Os ativos por direito de uso são subsequentemente mensurados pelo custo, deduzido das depreciações e perdas por imparidade acumuladas.

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

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

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

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

### **3.15 Especialização dos exercícios**

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

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

### **3.16 Rédito**

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

do preço de transação a obrigações de desempenho e (v) reconhecimento do rédito quando ou à medida que a entidade satisfaz uma obrigação de desempenho.

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

### 3.17 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos tangíveis e os empréstimos concedidos a empresas do Grupo SATA.

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

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

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

### 3.21 Eventos subsequentes

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

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

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

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

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

##### i. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. Decorrente da análise realizada os impactos decorrentes são imateriais.

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

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

Em 31 de dezembro de 2023, 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 <i>rating</i></u>	<u>2023</u>	<u>Fonte</u>
A1	2 886	<i>Moody's</i>
A-	814	<i>Fitch Ratings</i>
BBB+	19 988	<i>Fitch Ratings</i>
	<u>23 687</u>	

##### ii. Risco de liquidez

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

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

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.1.

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

	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2023</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	9 639 025	226 283 605	-
Passivos com obrigações contratuais	24 000	48 000	-
Fornecedores	294 379	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	10 288 708	-	-
	<b>20 246 111</b>	<b>226 331 605</b>	

### iii. 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, a Empresa 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	16/02/2024
30 000 000	1,15%	Euribor 3M	29/02/2024
<b>200 000 000</b>			

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

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

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

Em 31 de dezembro de 2023 os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 12.

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

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 700 milhares de euros.

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

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

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

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

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

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

### 5.1 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

### 5.3 Imparidades (Nota 8)

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

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

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.

## 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>Edifícios e outras construções</b>	<b>Total</b>
<b>1 de janeiro de 2023</b>		
Custo de aquisição	-	-
Depreciações acumuladas	-	-
<b>Valor líquido</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Movimento de 2023</b>		
Adições	69 521	69 521
Depreciação - exercício	(1 986)	(1 986)
<b>Valor líquido</b>	<b>67 535</b>	<b>67 535</b>
<b>31 de dezembro de 2023</b>		
Custo de aquisição	69 521	69 521
Depreciações acumuladas	(1 986)	(1 986)
<b>Valor líquido</b>	<b>67 535</b>	<b>67 535</b>

As adições verificadas em 2023 dizem respeito ao reconhecimento do direito de uso associado a um contrato de locação, firmado no presente exercício, com duração de 3 anos.

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

## 7. Investimentos financeiros

### Investimentos em subsidiárias

A 31 de dezembro de 2023 os investimentos em subsidiárias referem-se às seguintes entidades:

Designação	Domicílio e principal localização de negócio	% detida	2023		Total
			Custo aquisição	Perda imparidade	
SATA Internacional - Azores Airlines	Ponta Delgada	100%	26 000 001	-	26 000 001
SATA Air Açores	Ponta Delgada	100%	11 995 391	-	11 995 391
SATA Gestão Aeródromos	Ponta Delgada	100%	250 000	-	250 000
			<b>38 245 392</b>	<b>-</b>	<b>38 245 392</b>

O custo de aquisição inclui o valor pelo qual foram adquiridas as respetivas participações acrescido, no caso da Azores Airlines de prestações acessórias concedidas no valor de 26.000.000 euros e, no caso da SATA Air Açores, de um aumento de capital no montante de 11.995.390 euros. Ver Nota 1.3.

A 31 de dezembro de 2023, os principais indicadores das empresas subsidiárias detalham-se como se segue:

Designação	Ativo não corrente	Ativo corrente	Passivo não corrente	Passivo corrente	Capitais Próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
SATA Internacional - Azores Airlines	166 527 007	80 211 858	287 149 437	329 280 319	(369 690 891)	280 783 682	(26 083 864)	(22 689 968)
SATA Air Açores	45 922 668	63 190 211	38 595 421	75 081 546	(4 564 088)	56 860 123	(9 971 615)	(9 831 031)
SATA Gestão Aeródromos	241 919	13 531 503	798 068	11 561 259	1 414 094	3 856 993	280 078	275 339
	<b>212 691 594</b>	<b>156 933 571</b>	<b>326 542 925</b>	<b>415 923 123</b>	<b>(372 840 884)</b>	<b>341 500 798</b>	<b>(35 775 401)</b>	<b>(32 245 661)</b>

## 8. Outras contas a receber

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

	<b>2023</b>		<b>Total</b>
	<b>Corrente</b>	<b>Não corrente</b>	
Outros devedores			
Pessoal	2 442	-	2 442
Depósitos de segurança	2 000	-	2 000
Outros	66	-	66
Empresas do Grupo (Nota 26)	200 818 251	182 015 450	382 833 701
<b>Outras contas a receber</b>	<b>200 822 758</b>	<b>182 015 450</b>	<b>382 838 209</b>

Os montantes a receber de empresas do Grupo, a 31 de dezembro de 2023, resultam de movimentações de saldos efetuados no âmbito da reorganização societária prevista no Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia (Ver Nota 1).

Ver decomposição dos saldos por tipologia e entidade na nota de partes relacionadas (Nota 26).

## 9. Outros ativos correntes

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

	<b>2023</b>
Gastos diferidos - Seguros	4 682
<b>Outros ativos correntes</b>	<b>4 682</b>

## 10. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2023, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<b>2023</b>
Depósitos à ordem	23 687
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>23 687</b>

## 11. Capital e Reservas

### Capital Social

Em 31 de dezembro de 2023, o capital social da Empresa 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 Empresa, 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 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, com o valor nominal de 0,01 euros. O valor do capital social após redução passou a ser de 215.497.101 euros.

### Reservas legais

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

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

Tendo em conta a constituição da Empresa em 13 de janeiro de 2023, a 31 de dezembro de 2023 a reserva legal ainda não se encontrava constituída.

## 12. Empréstimos obtidos

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

Tipo	2023		
	Corrente	Não corrente	Total
(a) Empréstimo Obrigacionista	-	65 000 000	65 000 000
(b) Empréstimo Obrigacionista	-	65 000 000	65 000 000
(c) Mútuo	1 500 000	38 500 000	40 000 000
(d) Mútuo	-	30 000 000	30 000 000
	<u>1 500 000</u>	<u>198 500 000</u>	<u>200 000 000</u>
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(901 923)	(3 304 718)	(4 206 641)
Acréscimo de juros	926 480	-	926 480
	<u><b>1 524 557</b></u>	<u><b>195 195 282</b></u>	<u><b>196 719 839</b></u>

Dos 200 milhões de euros de financiamentos com aval do Governo Regional dos Açores, dizem respeito a (a) 65 milhões de euros de 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 (b) 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%, (c) 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 (d) 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%.

De acordo com a 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, na qual está considerada a transferência da dívida bancária com aval (200 milhões de euros) para a esfera da nova sociedade, SATA Holding. O processo de transferência de dívida foi concluído no dia 20 de dezembro de 2023. Ver Nota 1.

Para além da assunção de dívida bancária no montante de 200 milhões de euros, a SATA Holding suportou igualmente os respetivos encargos financeiros a partir da sua constituição.

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

	<u>2023</u>
Até 1 anos	1 500 000
Entre 2 e 5 anos	198 500 000
Superior a 5 anos	-
	<u><b>200 000 000</b></u>

Uma vez que a maioria dos empréstimos são negociados a condições de mercado o justo valor dos empréstimos é semelhante ao valor contabilístico dos mesmos. Apesar das taxas fixas aplicadas aos empréstimos obrigacionistas, a taxa média de financiamento da Empresa está em linha com as condições de mercado.

A decomposição financeira relativamente à taxa de juro apresenta-se da seguinte forma:

Tipo	<u>2023</u>		
	<u>Taxa Fixa</u>	<u>Taxa Variável</u>	<u>Total</u>
Empréstimos Obrigacionistas	130 000 000	-	130 000 000
Mútuos	-	70 000 000	70 000 000
	<u><b>130 000 000</b></u>	<u><b>70 000 000</b></u>	<u><b>200 000 000</b></u>

A 31 de dezembro de 2023, todos os empréstimos obtidos têm o aval do Governo Regional dos Açores.

Os empréstimos obtidos reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	<u>2023</u>
<u>Saldo em 1 de janeiro</u>	<u>-</u>
Assunção de dívida bancária da SATA Air Açores	200 000 000
Assunção custos financeiros da SATA Air Açores	(4 336 132)
Pagamentos de empréstimos bancários	(7 199 829)
Custos com juros (Nota 23)	7 753 561
Especialização de juros e comissões	502 239
<u>Saldo em 31 de dezembro</u>	<u><b>196 719 839</b></u>

### 13. Passivos com obrigações contratuais

A SATA Holding regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa tinha assumido um compromisso decorrente de um contrato de locação de um edifício.

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

<u>Tipo</u>	<u>2023</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Locações	<u>23 489</u>	<u>44 262</u>	<u>67 751</u>
Custos iniciais com locações	-	-	-
Acréscimo e diferimento de juros	-	-	-
	<u><b>23 489</b></u>	<u><b>44 262</b></u>	<u><b>67 751</b></u>

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

	<u>2023</u>
<u>Saldo em 1 de janeiro</u>	<u>-</u>
Aumentos de locações	69 521
Pagamentos de locações	(2 231)
Especialização de juros e comissões	462
<u>Saldo em 31 de dezembro</u>	<u><b>67 751</b></u>

### 14. Fornecedores

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

	<u>2023</u>
Fornecedores c/c	<u>294 379</u>
	<u><b>294 379</b></u>

A rubrica de fornecedores é maioritariamente composta por montantes a pagar a prestadores de serviços decorrentes do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines.

### 15. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2023, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	<b>2023</b>
Empresas do Grupo (Nota 26)	8 709 356
Depósitos de caução	500 000
Remunerações a liquidar	108 743
Acréscimos de gastos	10 100
Outros	2 522
<b>Total outras contas a pagar</b>	<b>9 330 720</b>

Os saldos a liquidar para com Empresas do Grupo respeitam à dívida assumida por parte da Empresa para com a SATA Gestão de Aeródromos, no âmbito da reorganização societária do Grupo SATA. Ver Nota 1.

Ver decomposição dos saldos por tipologia e entidade na nota de partes relacionadas (Nota 26).

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 2023.

## 16. Imposto sobre o rendimento a pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

	<b>2023</b>
Pagamentos por conta	-
Retenções na fonte	-
Estimativa de IRC (Nota 24)	76
<b>Total</b>	<b>76</b>

## 17. Outros passivos correntes

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

	<b>2023</b>
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>	
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	927 660
Segurança social	15 477
Imposto sobre o rendimento singular	14 150
Outros	700
<b>Total outros passivos correntes</b>	<b>957 987</b>

## 18. 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:

	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>				
Outras contas a receber não corrente	182 015 450	-	-	182 015 450
Caixa e seus equivalentes	23 687	-	-	23 687
Outras contas a receber	200 822 758	-	-	200 822 758
<b>Total ativos financeiros</b>	<b>382 861 896</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>382 861 896</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	195 195 282	-	-	195 195 282
Empréstimos obtidos corrente	1 524 557	-	-	1 524 557
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	44 262	44 262
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	23 489	23 489
Fornecedores e outras contas a pagar	9 452 256	-	118 843	9 571 099
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>206 172 095</b>	<b>-</b>	<b>186 594</b>	<b>206 358 689</b>

## 19. Serviços prestados

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

	2023
<b>Prestação de serviços</b>	
<i>Management Fee</i> (Nota 26)	1 132 785
<b>Total prestação de serviços</b>	<b>1 132 785</b>

Os valores de *management fees* cobrados correspondem à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenha participações.

## 20. Fornecimentos e serviços externos

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

	<u>2023</u>
Honorários e serviços especializados	1 986 306
Publicidade e propaganda	55 170
Deslocações e estadas	12 774
Cedência de pessoal	8 502
Contenciosos e notariado	7 195
Conservação e reparação	5 420
Comunicações	712
Limpeza, higiene e conforto	283
Combustíveis	64
Outros	5 188
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b><u>2 081 615</u></b>

A rubrica de honorários e serviços especializados concentra um conjunto de custos diversos, tais como consultoria financeira, fiscal, jurídica, entre outras, relacionados essencialmente com o processo de privatização da subsidiária Azores Airlines.

## 21. Gastos com o pessoal

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

	<u>2023</u>
Remunerações	
Órgãos sociais	598 690
Pessoal	<u>55 908</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>654 598</u></b>
Encargos sociais	
Encargos sobre remunerações	147 242
Outros	<u>70 957</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>218 199</u></b>
<b>Gastos com o pessoal</b>	<b><u>872 796</u></b>

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

Com a reorganização societária do Grupo SATA, os órgãos sociais, que anteriormente eram remunerados através da SATA Air Açores, foram transferidos para a esfera da Empresa, passando a ser a SATA Holding a responsável por remunerar os mesmos.

## 22. Outros gastos e perdas

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

	<b>2023</b>
Imposto de selo	111 807
<b>Total outros gastos e perdas</b>	<b>111 807</b>

### 23. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<b>2023</b>
<b>Gastos financeiros</b>	
Juros de empréstimos obtidos	7 753 792
Juros suportados (Nota 26)	318 377
Comissões, taxas e outros	860 144
	<b>8 932 313</b>
<b>Rendimentos financeiros</b>	
Juros obtidos (Nota 26)	9 179 096
	<b>9 179 096</b>
<b>Diferenças de câmbio líquidas</b>	
Diferenças de câmbio líquidas	365
	<b>365</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, suportando os respetivos encargos financeiros a partir da sua constituição. O montante dos juros de empréstimos obtidos e de comissões respeita essencialmente aos custos com os referidos empréstimos.

Os juros suportados com empresas do Grupo respeitam aos juros pagos à SATA Gestão de Aeródromos, tendo em conta a assunção de dívida para com esta entidade, de acordo com a reorganização societária (Nota 1) encetada no decorrer de 2023. (Nota 26)

Os juros obtidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo, SATA Air Açores e Azores Airlines por conta de empréstimos concedidos que passaram para a esfera da Empresa de acordo com a reorganização societária do Grupo (Nota 1), os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 26).

Atendendo ao que se encontra previsto no âmbito do Processo de Reestruturação, desde a data da sua aprovação em 7 de junho de 2022, para a base de cálculo de juros obtidos não foi incluído o montante de 160 milhões de euros da dívida da Azores Airlines, a converter em Prestações Acessórias (Nota 26).

### 24. Imposto do exercício

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

	<u>2023</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 16)	76
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	-
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<b><u>76</u></b>

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

	<u>2023</u>
Resultado antes de imposto	(1 688 271)
Taxa de imposto	14,7%
	<b><u>(248 176)</u></b>
Tributação autónoma	76
Diferenças permanentes	390
Diferenças temporárias sem imposto diferido	<u>247 786</u>
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b><u>76</u></b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>0,0%</b>

A taxa de imposto utilizada na determinação do montante de imposto nas demonstrações financeiras, é conforme segue:

	<u>2023</u>
Taxa de imposto	<u>14,70%</u>
	<b><u>14,70%</u></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.

Face à inexistência de histórico de recuperabilidade de impostos diferidos, a Empresa não constituiu impostos diferidos ativos sobre os prejuízos fiscais do ano.

O detalhe dos prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023 é detalhado como segue:

<b>Exercício do Prejuízo Fiscal</b>	<b>Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023</b>
2023 (estimativa)	1 685 621
	<b>1 685 621</b>

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2023, não existem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

## 25. Contingências

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2023, a Empresa não apresenta ativos ou passivos contingentes passíveis de divulgação.

## 26. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa é controlada pela Região Autónoma dos Açores que detém 100% do capital da Empresa.

### Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração da Empresa ascenderam a 441.149 euros.

### Saldos e Transações entre partes relacionadas

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

	<b>2023</b>	
	<b>Corrente</b>	<b>Não Corrente</b>
<b>Outras contas a receber (Nota 8)</b>		
SATA Air Açores	34 687 237	-
SATA Internacional	166 131 014	182 015 450
	<b>200 818 251</b>	<b>182 015 450</b>
	<b>2023</b>	
<b>Outras contas a pagar (Nota 15)</b>	<b>Corrente</b>	
SATA Gestão de Aeródromos	8 709 356	
	<b>8 709 356</b>	

Em 31 de dezembro de 2023, os saldos a receber e a pagar a entidades do Grupo resultam maioritariamente dos movimentos ocorridos entre a SATA Air Açores e a SATA Holding, tendo a Empresa passado a deter os respetivos créditos e débitos sobre a SATA Gestão de Aeródromos e Azores Airlines, respetivamente. O saldo a receber da SATA Air Açores resulta do CCVA – GRA, conforme descrito na Nota 1. Às referidas transações acrescem montantes de dívida corrente entre as empresas no decurso de necessidades de tesouraria.

	<u>2023</u>
<b>Serviços prestados (Nota 19)</b>	
SATA Air Açores	188 151
SATA Internacional - Azores Airlines	931 870
SATA Gestão de Aeródromos	12 763
	<u>1 132 785</u>
<b>Compras de serviços</b>	
SATA Internacional - Azores Airlines	8 502
	<u>8 502</u>
<b>Rendimentos financeiros (Nota 23)</b>	
SATA Air Açores	2 336 989
SATA Internacional - Azores Airlines	6 842 107
	<u>9 179 096</u>
<b>Gastos financeiros (Nota 23)</b>	
SATA Gestão de Aeródromos	318 377
	<u>318 377</u>

A rubrica prestações de serviços correspondem à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às suas subsidiárias.

As transações efetuadas com as empresas do Grupo SATA foram realizadas em condições normais de mercado, sendo os empréstimos obtidos e concedidos remunerados a uma taxa de 4%.

## 27. Eventos subsequentes

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

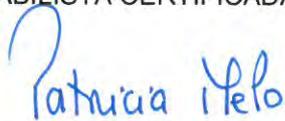
## 27. Eventos subsequentes

No dia 15 de março de 2024 o Governo Regional dos Açores enviou uma comunicação ao Conselho de Administração da Empresa 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 do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

CONTABILISTA CERTIFICADA

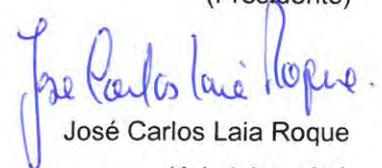


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Presidente)



José Carlos Laia Roque  
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto  
(Administrador)



Bernardo António Oliveira  
(Administrador não executivo)



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

## **RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL**

### **Contas Individuais do exercício de 2023**

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5.º 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 dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

## **1. RELATÓRIO**

### **I. Introdução**

A Sata Holding, S.A. adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º1 do art.º413 do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi eleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 27 de janeiro de 2023, para o mandato de 2023-2025, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

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

Em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 2 do art.º 420 do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho Fiscal propôs à Assembleia Geral realizada em 14 de novembro de 2023 a nomeação de PricewaterhouseCoopers & Associados, SROC, Lda., inscrita na OROC com o n.º 183 e na CMVM com o n.º 20161485, representada por Hugo Miguel Patrício Dias (ROC n.º 1432), para Revisor Oficial de Contas da sociedade para o mandato de 2023-2025.

### **II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal**

Relativamente ao exercício de 2023, o Conselho Fiscal realizou oito reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2023, nos termos de documento anexo à ata n.º 1 de 27 de março de 2023.



No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2023, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da Sata Holding, S.A., durante o ano de 2023, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações das atas do Conselho de Administração, participação nas Assembleias Gerais realizadas e análise das contas intercalares e do Relatório Anual Integrado de 2023.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade, a responsável pelo Gabinete de Auditoria Interna e a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade.
3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas e das informações incluídas no anexo às demonstrações financeiras de 2023.

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

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2023 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2023, particularmente na nota 4 do anexo às demonstrações financeiras.
5. Compete ao Conselho Fiscal, enquanto órgão social responsável pela fiscalização da Sociedade, receber as comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores da Sociedade ou outras entidades, assim como registar, por escrito, as denúncias recebidas, bem como todas as verificações, fiscalizações e diligências feitas e os procedimentos definidos com vista à regularização das irregularidades detetadas.

Durante o exercício de 2023 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização, bem como da reunião com a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade, não obteve evidência de quaisquer irregularidades.

6. No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou que, no que diz respeito à prestação de serviços não relacionados com a revisão legal das contas, apenas foram realizadas formações durante o exercício de 2023.

7. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas do exercício de 2023 da Sata Holding, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos da seguinte matéria:

A Entidade detém uma participação financeira na subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (Azores Airlines), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2023, um valor de 26.000 milhares de euros, à qual acrescem contas a receber no montante total de 348.146 milhares de euros.

A Entidade detém igualmente uma participação financeira na subsidiária SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2023, um valor de 11.995 milhares de euros, à qual acrescem contas a receber no montante de 34.687 milhares de euros.

Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022. Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os referidos saldos respeitantes à Azores Airlines e à SATA Air Açores, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto e a magnitude dos referidos montantes, consideramos que as rubricas de investimentos financeiros e outras contas a receber, correntes e não correntes, com referência a 31 de dezembro de 2023, encontram-se sobreavaliadas por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

8. 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 da Entidade apresentam um capital próprio no montante de 213.809 milhares de euros e ativo corrente superior ao passivo corrente em 188.720 milhares de euros. No entanto, salientamos que caso tivessem sido reconhecidas perdas por imparidade decorrentes das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, a posição financeira da Entidade poderia alterar significativamente.

Conforme a divulgação constante na nota 1.4.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração: (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; (vi) a não existência de dívidas vencidas à data de 31 de dezembro de 2023 e (vii) a capacidade de obtenção de recursos financeiros.

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

Chamamos a atenção que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado 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.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.1 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

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

## 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 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 em 31 de dezembro de 2023, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração e da Certificação Legal das Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas.

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

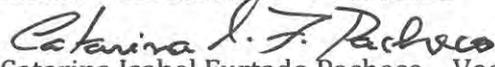
- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da Sata Holding, S.A., respeitantes ao exercício de 2023;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da Sata Holding, S.A. relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2023, no sentido de que o resultado líquido negativo de 1.688.347 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);

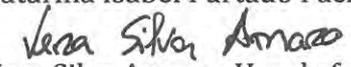
Por último, o Conselho Fiscal entende manifestar o seu agradecimento ao Conselho de Administração da Sata Holding, S.A., pela colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 18 de abril de 2024

**O Conselho Fiscal**

  
Rúben Mota Cordeiro - Presidente

  
Catarina Isabel Furtado Pacheco - Vogal efetivo

  
Vera Silva Amaro - Vogal efetivo



## **Certificação Legal das Contas**

### **Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras**

#### **Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Holding, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2023 (que evidencia um total de 421.179.506 euros e um total de capital próprio de 213.808.754 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 1.688.347 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Holding, S.A. em 31 de dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### **Bases para a opinião com reservas**

A Entidade detém uma participação financeira na subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (Azores Airlines), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2023, um valor de 26.000 milhares de euros, à qual acrescem contas a receber no montante total de 348.146 milhares de euros.

A Entidade detém igualmente uma participação financeira na subsidiária SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2023, um valor de 11.995 milhares de euros, à qual acrescem contas a receber no montante de 34.687 milhares de euros.

Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022. Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os referidos saldos respeitantes à Azores Airlines e à SATA Air Açores, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto e a magnitude dos referidos montantes, consideramos que as rubricas de investimentos financeiros e outras contas a receber, correntes e não correntes, com referência a 31 de dezembro de 2023, encontram-se sobreavaliadas por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

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

---

**PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.**  
Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal  
Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal  
Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, [www.pwc.pt](http://www.pwc.pt)  
Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000  
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

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

termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

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

#### ***Incerteza material relacionada com a continuidade***

Em 31 de dezembro de 2023 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio no montante de 213.809 milhares de euros e ativo corrente superior ao passivo corrente em 188.720 milhares de euros. No entanto, salientamos que caso tivessem sido reconhecidas perdas por imparidade decorrentes das matérias referidas na secção "Bases para a opinião com reservas", a posição financeira da Entidade poderia alterar significativamente.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.1 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA ("Plano de Reestruturação Aprovado") (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) a expectativa 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 (vi) a não existência de dívidas vencidas à data de 31 de dezembro de 2023 e (vii) a capacidade de obtenção de recursos financeiros.

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

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.1 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 da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

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

### **Ênfase**

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

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

### **Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras**

O órgão de gestão é responsável pela:

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

### **Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

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

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

### ***Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares***

#### ***Sobre o relatório de gestão***

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

18 de abril de 2024

PricewaterhouseCoopers & Associados  
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.  
representada por:



Hugo Miguel Patricio Dias, ROC n.º 1432  
Registado na CMVM com o n.º 20161042