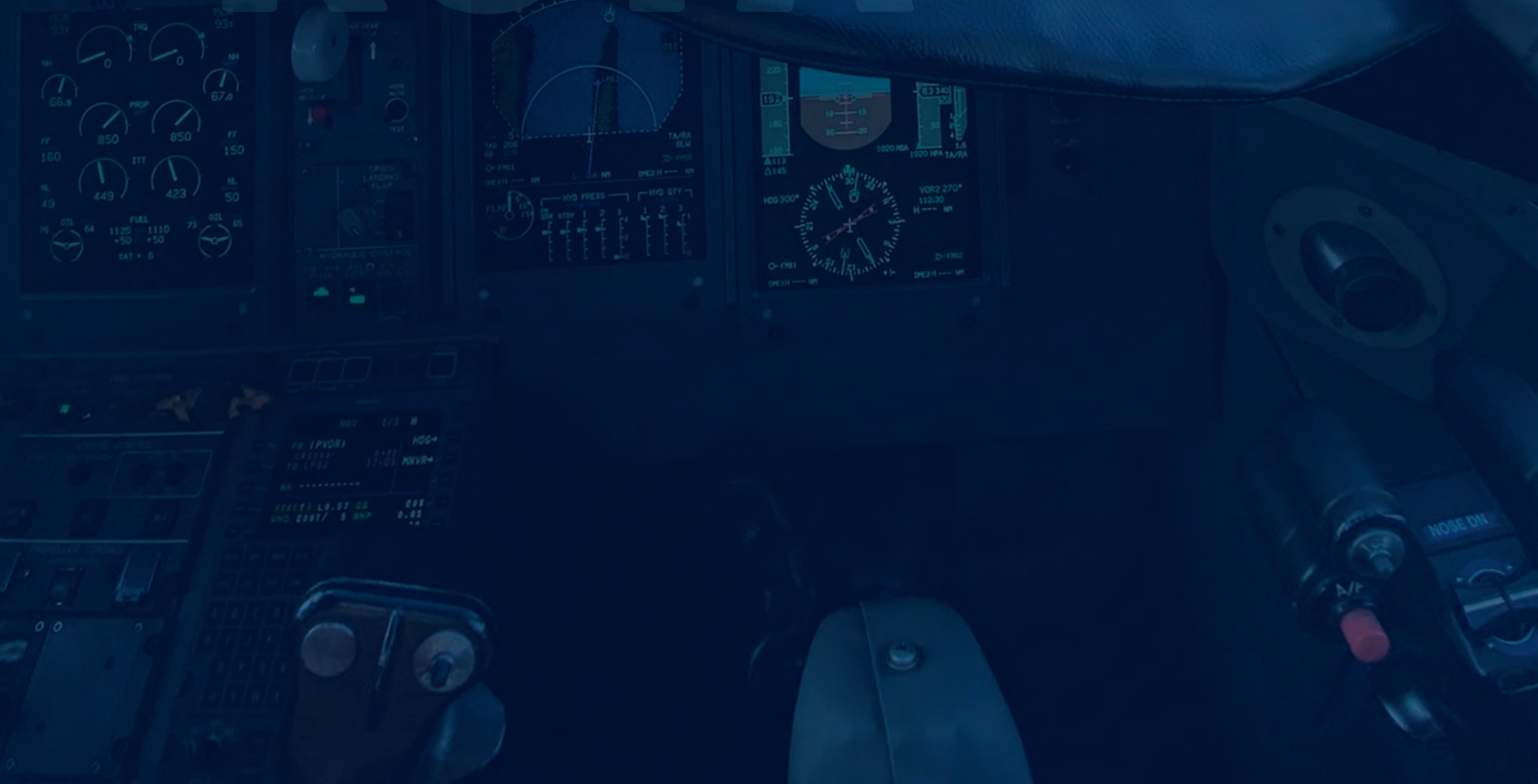




RELATÓRIO DE GESTÃO 2020

SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS

ANOS
ROTA



Nascemos nos Açores com o objetivo de ligar as ilhas entre si e levar os Açores ao mundo. Este facto, por si só, diz tudo sobre nós.

VOAMOS JUNTOS

Somos embaixadores dos Açores por gosto e por vocação. Conhecemos as nove ilhas dos Açores como ninguém. Sabemos de cor cada um dos seus recantos e das suas peculiaridades e temos a experiência de décadas a sobrevoar aquela que é a nossa casa.

Mas o nosso bem mais precioso vai além da beleza inigualável das nossas paisagens. O nosso maior tesouro encontra-se na essência das nossas gentes.

É por isso que iniciámos o ano a ouvir as nossas pessoas: todos os nossos trabalhadores, os nossos clientes, os nossos parceiros de negócio, os açorianos e todos os que podem vir a tornar-se nossos clientes, parceiros

ou trabalhadores.

Escutámos as pessoas para podermos fazer mais e melhor, dando início a uma série de projetos com o objetivo de otimizar o nosso serviço.

Procurámos trabalhar para identificar o que poderíamos fazer para superar as expectativas dos nossos clientes.

Ouvimos e agimos.

Apesar de todos os desafios impostos pelos efeitos da pandemia na nossa empresa, conseguimos traçar uma boa parte do projeto que ambicionamos concretizar.

Índice

04_ Mensagem do Presidente

07_ Princípio da continuidade

10_ Indicadores chave

11_ O nosso ADN

Missão | Visão | Valores
A SATA Gestão de Aeródromos
As pessoas | O ambiente
Governo da sociedade
Gestão do risco

22_ Enquadramento macroeconómico

30_ Desempenho financeiro

34_ Evolução do segmento de negócio

37_ Aspetos regulamentares

41_ Sobre o relatório

42_ Glossário

43_ Anexos financeiros





“Preparemo-nos para capitalizar todo o esforço realizado até aqui. Queremos ter o Grupo SATA na linha da frente para a descolagem, assim que nos seja permitido voar livremente.”

Mensagem do Presidente do Conselho de Administração

Estávamos todos longe de imaginar! Há pouco mais de 1 ano, foi confiado a este Conselho de Administração, o papel de conduzir o Grupo SATA para melhores caminhos do que os que haviam sido trilhados em anos anteriores.

Estávamos, então, todos longe de imaginar que, para além da necessidade de transformação inerente a uma situação económico-financeira muito difícil, iríamos cumulativamente enfrentar o pior ano de sempre na história da aviação. Mesmo quando foi decretado o 1º período de estado de emergência em março de 2020, a generalidade das pessoas à nossa volta achava - ou tinha a expectativa - de que no verão que se avizinhava, a maior parte do problema estaria superada. Mas a dura realidade mostra-nos que, passado mais de 1 ano, as perspetivas de normalidade são, ainda, fugazes.

Nesse contexto, em julho de 2020, com os efeitos da pandemia a agravarem, mais ainda, uma situação financeira anterior que já era considerada muito grave, o Grupo SATA viu-se obrigado (como a generalidade das companhias aéreas europeias) a recorrer a um pedido de auxílio de emergência junto da Comissão Europeia. Dada a situação que o grupo apresentava anteriormente, as regras do Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE), decretavam que no caso do Grupo SATA, não haveria lugar a um

auxílio “normal” para enfrentar a pandemia. Por força das regras, o auxílio revestia-se, sim, de um processo ao abrigo das regras de “Rescue and Restructuring”, um contexto previsto no TFUE para empresas em situação difícil e já verificável antes da pandemia. Desse modo, o grupo esteve obrigado a apresentar, no prazo de 6 meses, a partir da data de aprovação do auxílio de emergência, um plano de reestruturação que apresentasse soluções credíveis para a transformação do Grupo SATA. Foi feito e, à data de hoje, encontramos-nos no início da interação com as autoridades europeias sobre esse processo. Para complicar ainda mais a situação, a Comissão Europeia indicou que teria fortes reservas em validar três aumentos de capital determinados pelo Governo Regional dos Açores, acionista único, que tinham sido aprovados em 2017, 2018 e 2019. Assim, o Governo Regional dos Açores, ordenou à SATA a devolução de cerca de Eur 72 M, assim como decidiu não concretizar a entrega de Eur 50 M que haviam sido anteriormente aprovados. No curso de 2020, para além da gestão deste complexo processo (e fazendo tábua rasa de tudo o que tínhamos planeado nas primeiras semanas do ano) tivemos, então, que nos concentrar em 4 áreas operacionais cruciais:

- 1) assegurar a conectividade crítica de pessoas e bens dentro e para a

Região Autónoma dos Açores num cenário desconhecido por todos e não antecipado por ninguém;

- 2) proteger a saúde e o moral dos nossos trabalhadores perante cenário tão adverso;
- 3) assegurar alternativas de viagem aos milhares de passageiros que viajavam connosco e viram os seus planos alterados;
- 4) estancar a sangria de fundos, já de si escassos, antes da pandemia.

Perante esta situação, ninguém seria julgado por desistir. Mas os cerca de 1400 trabalhadores do Grupo SATA e as Organizações Representativas dos Trabalhadores deitaram mãos à obra e têm trabalhado todos os dias para combater este conjunto de adversidades, que ainda persistem, e cujo impacto na vida de todos e da organização, seria difícil de imaginar, há bem pouco tempo.

Para além de um 2020 que não se poderá esquecer, o que mais queremos conservar, é a disponibilidade para trabalhar de uma forma muito mais eficaz e eficiente; uma capacidade de fazer ainda mais sacrifícios de modo a enfrentar uma situação adversa que ninguém escolheu; e a total disponibilidade e abertura para trabalhar em equipa e com instituições fundamentais, mesmo fora da esfera do próprio grupo e da área de negócio, como por exemplo, a Direção Regional de Saúde e todos os parceiros que, ao longo deste difícil percurso, nos ajudaram nestes últimos tempos

a levar adiante esta nossa missão coletiva.

Resumidamente, conseguimos fazer mais com menos. Este é, aliás, um princípio que devemos assimilar em definitivo, de modo a que, quando a pandemia for apenas uma triste memória, o Grupo SATA tenha conseguido, no cumprimento da sua missão de servir a Região Autónoma dos Açores, entrar num ritmo de sustentabilidade permanente.

Perante este contexto, as contas de 2020 assumem uma importância relativa. Os últimos números disponíveis sobre a indústria a nível global, indicam uma queda de receitas de cerca de 60%. Por seu lado, no Grupo SATA, em comparação com 2019, a receita total desceu 49,1%, equivalente a cerca de Eur 114 M, o que indicia uma maior resiliência das nossas companhias aéreas. No Grupo SATA, esta queda de receita resultou da combinação de uma diminuição do número de passageiros transportados pelas companhias em 61% combinada com uma descida de tarifários, o que é natural quando a procura se esvanece. No entanto, reflexo do enorme esforço de toda a organização, essa descida de receita foi contida, numa descida de EBITDA limitada a Eur 13,3 M, quando comparado com 2019.

O mais relevante destes números é o que mostram para a frente. Com a expectável retoma do tráfego, ainda que lenta e aos soluços, em termos

de resultados, mostra que o pior pode ter ficado para trás.

Preparemo-nos para, em 2021 e nos anos seguintes, capitalizar todo o esforço da organização na redução de custos, aumento de eficiência e melhoria do serviço prestado aos nossos clientes por forma a que, assim que nos seja permitido voltar a voar livremente, tenhamos o Grupo SATA na linha da frente para a descolagem. É este o nosso objetivo e é para isso que, coletivamente, nos temos empenhado, a cada dia.

Obrigado a todos!

Luís Rodrigues



Princípio da Continuidade

A pandemia de Covid-19 escalou o nível de incerteza a nível global. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia nem a que ritmo decorrerá a recuperação económica e social, tanto em Portugal como no mundo. Tudo estará dependente do sucesso do processo de vacinação e da consequente imunidade de grupo, condição essencial para o fim das restrições à atividade económica. Paira uma grande incerteza de como ficará a economia portuguesa e todas as outras depois desta brutal crise sanitária.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia, e que estas possam afetar o setor da aviação, fazendo com que restrições de viagens sejam impostas faseadamente, reduzindo a confiança dos passageiros, atrasa a recuperação deste setor, um dos mais afetados pela pandemia de Covid-19. A aviação europeia enfrenta o maior desafio da sua história. No primeiro trimestre de 2021, a situação não mudou muito face a 2020, uma vez que, com a segunda e terceira vaga da Covid-19, estão a ser impostas mais quarentenas e mais restrições na Europa, deteriorando significativamente a aviação europeia.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil, ICAO, o impacto da pandemia de Covid-19 na Europa, em 2020, resultou numa redução de 60% do tráfego aéreo, no conjunto do ano, face a 2019, equivalente a menos 1,7 mil milhões de passageiros, o que causou a perda de 191 mil postos de trabalho em toda a cadeia de valor associada à

aviação. Já na carga, a tendência foi diferente, já que o número de voos de carga aumentou à medida que as companhias aéreas transformaram os aviões de passageiros em cargueiros para atender às necessidades provisórias do mercado, como o transporte de material médico para colmatar as carências de cada país. Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, o Conselho de Administração considerou o Grupo SATA como um grupo em atividade, avaliando as previsões financeiras num horizonte de tempo de pelo menos um ano e analisando, em particular, a posição comercial do Grupo no contexto da atual pandemia de Covid-19. O Grupo SATA procurou atuar de imediato em várias frentes por forma a minimizar o impacto da Covid-19, tendo avançado com inúmeras medidas, nomeadamente: i) renegociação de contratos e prazos de pagamento, ii) suspensão e adiamento de investimentos não críticos, iii) corte de despesas, iv) suspensão da contratação de novos colaboradores, v) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre muitas outras. Na sequência dos impactos originados pela pandemia de Covid-19 no setor do transporte aéreo, em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de euros de apoio à liquidez da SATA Air

Açores, por forma a que seja possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Simultaneamente, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor do Grupo SATA estão em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA, o Governo Regional dos Açores (GRA), constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão. O auxílio de emergência recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro, através de financiamento adicional com o aval do GRA. Findo este período, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um plano de reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado (auxílio à reestruturação). Neste sentido, a 17 de fevereiro de 2021, a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo. Simultaneamente, e considerando o plano de reestruturação do Grupo SATA, o GRA, na qualidade de acionista único, decidiu, de forma voluntária, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder

à devolução dos valores dos aumentos de capital previamente realizados.

Importa salientar que a entrega do plano de reestruturação, ocorrida a 17 de fevereiro de 2021, prorrogou automaticamente a autorização de auxílio de emergência sob a forma de garantia de empréstimo, constante da decisão da Comissão Europeia de 18 de agosto de 2020, até à adoção pela Comissão Europeia de uma decisão definitiva sobre o Plano de Reestruturação. Sendo aprovado o Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, o crédito utilizado integrará o auxílio à reestruturação nele compreendido.

O orçamento de 2021, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento gradual da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego no segundo semestre do ano, graças ao progresso da vacinação. Contudo, será um ano igualmente difícil. Comparando com 2019, antecipa-se uma quebra em termos do número de passageiros, com o *Load Factor* a níveis significativamente mais baixos.

Consequentemente, as necessidades de tesouraria de curto prazo têm sido acompanhadas pela Administração, de modo a monitorizarem as necessidades de liquidez, sendo revista regularmente, com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da sua atividade e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como preço de combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de

Princípio da Continuidade

dívidas, limitações à mobilidade de pessoas, entre outros. Importa ainda referir que, no âmbito da negociação do Plano de Reestruturação com a Comissão Europeia, em 2021 foi iniciada a discussão para efeitos de obtenção de um auxílio num montante de cerca de 12 milhões de euros, ao abrigo do regime comunitário de compensação por danos sofridos devido à pandemia de Covid-19, de forma a dar uma resposta mais imediata às necessidades atuais de tesouraria da SATA. Como consequência, o montante de necessidades de tesouraria da companhia constante do Plano de Reestruturação deverá ser ajustado no valor determinado.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo por base: (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia de Covid-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota

e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, decorrente da decisão do acionista, no valor de 73 milhões de euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Tendo em consideração a situação atual em que o Grupo SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de euros respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia de Covid-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano

de Reestruturação que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do grupo em manter a continuidade das suas operações.

Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se mantenham igualmente difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à Covid-19, a queda na receita, quando comparado com 2019, deverá ser compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, por forma a que o EBITDA melhore. Contudo, num contexto de incerteza significativa associada à Covid-19, o Conselho de Administração considera, no entanto, que existem cenários pessimistas que podem lançar dúvidas sobre a capacidade do grupo conseguir alcançar os resultados estimados em 2021, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, pondo em causa a recuperação gradual da procura, especialmente no segundo semestre de 2021.

Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, o Grupo SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando que as negociações com a Comissão Europeia do Plano de Reestruturação correm pelo melhor e que o mesmo é aprovado, havendo a injeção de capital no Grupo SATA, não vê o Conselho de Administração

preocupação no normal funcionamento da sua operação e no reembolso das suas dívidas, quer a fornecedores quer à banca, pelo que a continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses. O Conselho de Administração não considera igualmente que esses cenários pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade do negócio.

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

INDICADORES

JANEIRO A DEZEMBRO DE 2020



CHAVE



4.872

Total de movimentos de aeronaves nos aeródromos
2019: 6.224



1.087

Carga/correio nos aeródromos (toneladas)
2019: 1.111



138.773

Total de movimentos de passageiros nos aeródromos
2019: 293.295



-640

EBITDA (milhares €)
2019: -372



-996

Resultado líquido (milhares €)
2019: 69



696

Dívida líquida (milhares €)
2019: 850



26

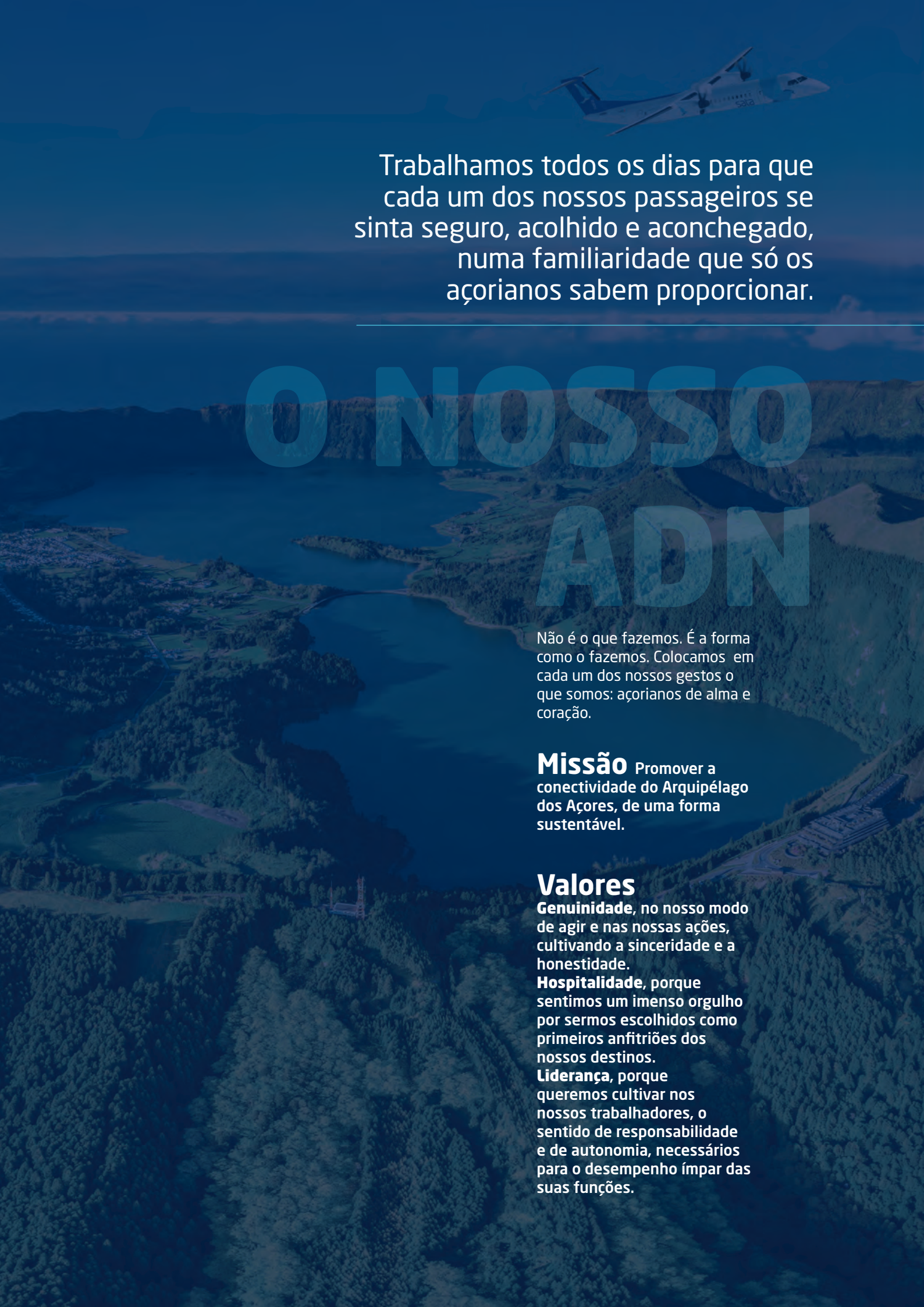
Trabalhadores
2019: 27



84

Horas de formação
2019: 395

Os números refletem a situação atípica que vivemos, perante a interrupção forçada do transporte aéreo e a nova realidade na mobilidade de passageiros inter-ilhas.



Trabalhamos todos os dias para que cada um dos nossos passageiros se sinta seguro, acolhido e aconchegado, numa familiaridade que só os açorianos sabem proporcionar.

O NOSSO ADN

Não é o que fazemos. É a forma como o fazemos. Colocamos em cada um dos nossos gestos o que somos: açorianos de alma e coração.

Missão Promover a conectividade do Arquipélago dos Açores, de uma forma sustentável.

Valores

Genuinidade, no nosso modo de agir e nas nossas ações, cultivando a sinceridade e a honestidade.

Hospitalidade, porque sentimos um imenso orgulho por sermos escolhidos como primeiros anfitriões dos nossos destinos.

Liderança, porque queremos cultivar nos nossos trabalhadores, o sentido de responsabilidade e de autonomia, necessários para o desempenho ímpar das suas funções.

GESTÃO DE AERÓDROMOS



A SATA Gestão de Aeródromos, S.A. é a mais jovem empresa do Grupo SATA, herdando um vasto *know-how* com mais de meio século de assistência operacional em terra.

A 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, uma de vocação regional e outra com amplitude internacional, o universo das empresas SATA fica completo com a SATA Gestão de Aeródromos. A SATA Gestão de Aeródromos, S.A. foi constituída em 12 de janeiro de 2005 e tem a sua sede em Ponta Delgada. A SATA Air Açores é acionista, a 100%, desta empresa. O seu objeto social é a exploração, em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação nos aeródromos do Corvo, Graciosa e São Jorge e no aeródromo da ilha do Pico e de providenciar o acolhimento e despacho de passageiros e carga na aerogare das Flores.



CORVO
FLORES



GRACIOSA
FAIAL
PICO
S. JORGE
TERCEIRA

ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES



S. MIGUEL



SANTA MARIA

AEROPORTO DA ILHA DO PICO



AS PESSOAS



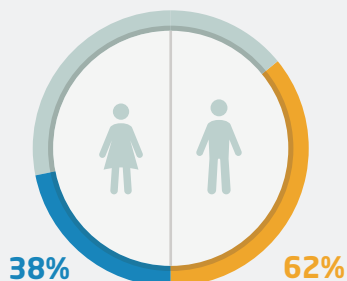
2020 foi um ano de adaptação permanente a um cenário imprevisível.

O ano na gestão dos recursos humanos foi marcado pela necessidade de reorganização interna por forma a adequar a estrutura ao refrear da atividade operacional. Em resposta à pandemia, foi então necessário implementar o regime de teletrabalho que abrangeu,

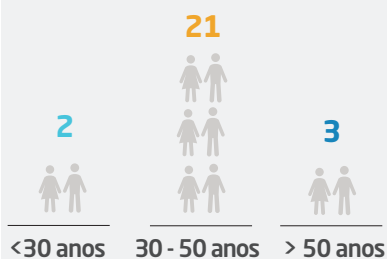
essencialmente, áreas não operacionais. Foi ainda o ano em que a organização teve de recorrer à suspensão temporária de trabalho (*lay-off*), aplicada nas várias modalidades (suspensão a 20%; a 50% ou a 100%) o que ocorreu de acordo com a demanda operacional de cada momento. Foi, também, o ano em que se iniciou o processo de reestruturação interna, quer através do incremento da mobilidade interna, quer com o lançamento do programa de pré-reformas e reformas antecipadas. Mas apesar do refrear da atividade, o investimento na formação de ativos

26 trabalhadores SATA
Gestão de Aeródromos

Trabalhadores por género



Trabalhadores por faixa etária



Trabalhadores por área geográfica

26
nos Açores

manteve-se. Foram ministradas, na SATA Gestão de Aeródromos, 7 ações de formação, o que consubstanciou um registo de 84 horas de formação, apesar da dificuldade em manter formações presenciais e do recurso mais frequente a práticas de e-learning.

Do ponto de vista da saúde, higiene e segurança no trabalho, foi o ano em que se assistiu a um investimento, sem precedentes, em sensibilização, formação e prevenção no combate à propagação da Covid-19 com vista a

controlar, da melhor forma possível, a incidência de casos no seio da empresa.

Por outro lado, foi registado um decréscimo no número de acidentes de trabalho registados, o que se atribuiu ao refrear da atividade operacional, mas também à interiorização de melhores práticas e utilização de novos equipamentos, que vieram atenuar a incidência de lesões e traumas de ordem diversa. Apesar da instabilidade externa, o

ano de 2020 pautou-se por um clima de harmonia social no seio do Grupo SATA, para o qual contribuíram o entendimento entre Parceiros Sociais (Comissões de Trabalhadores e Sindicatos) e as equipas de gestão.

Este esforço coletivo resultou na melhoria do clima interno, um fator de estabilidade essencial, ademais, num ano tão adverso quanto o de 2020.

O AMBIENTE

A diminuição da nossa pegada ambiental é um compromisso empresarial; é uma responsabilidade coletiva que depende de todos e de cada um.

Sendo o CO₂ um dos principais gases com efeitos de estufa, e aceite como um dos principais agentes das alterações climáticas, constitui uma preocupação da indústria o seu controle e redução. Assim, em linha com os grandes objetivos das Nações Unidas, e no contexto do Protocolo de Quioto é assegurada, também no Grupo SATA, a monitorização, verificação e comunicação das emissões de CO₂ no âmbito dos programas CELE (Comércio Europeu de Licenças de Emissão) e, mais recentemente, CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). No contexto da operação terrestre está igualmente implementado um procedimento de monitorização do consumo de combustível, que se norteia por objetivos transversais de redução de emissões. O objetivo último destes programas de responsabilidade ambiental, que atravessam várias áreas - e que se consubstanciam na Certificação do Sistema de Gestão Ambiental pela ISO 14001:2015 - são sinónimos do compromisso assumido pelo grupo para com um desenvolvimento sustentável de longo prazo. A criação de uma consciência transversal, embora não se traduza sempre em números, também faz parte do trabalho levado a cabo todos os dias, a par com a implementação de sistemas de qualidade que permitem manter a conformidade e alcançar a melhoria constante.

REPORTE DE RESULTADOS OBTIDOS¹

i A monitorização de GFEE é efetuada a equipamentos que contêm gases refrigerantes (ar condicionados, frigoríficos, etc). Na sequência da substituição de equipamentos AVAC, existe uma diminuição de ODS (gases que empobrecem a camada do ozono), poque representam apenas 3% do total de gases refrigerantes instalados.

NAS EMISSÕES DE GASES COM EFEITOS DE ESTUFA (GEE) 2020

Emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade	866 TCO ₂ e -28% face a 2019
Emissões diretas de GEE associadas ao consumo de combustível de equipamentos e viaturas	264 TCO ₂ -38% face a 2019
Gases Fluorados com Efeitos de Estufa (GFEE)	539 TCO ₂ e -1,9% face a 2019
Emissões relativas ao consumo de combustível das aeronaves	
Emissões totais estimadas**	88.620 Tons CO ₂
Reporte CELE*	781 Tons CO ₂ para 121 voos que exigem reporte.
Reporte CORSIA*	29.096 Tons CO ₂ para um total de 795 voos internacionais com obrigatoriedade de reporte.

*Os valores representam as emissões dos voos do Grupo SATA elegíveis para reporte, no âmbito dos programas de monitorização de CO₂ - CELE e CORSIA. Estão excluídos de reporte os voos domésticos e voos de serviço público.
**Valor calculado através do Fator de Emissão [t CO₂/t combustível]: 3,15

NOS CONSUMOS

Água	26 978 m ³ -21% face a 2019	Papel	12,4 toneladas -40% face a 2019
Eletricidade	1 285 395 kWh -28% face a 2019	Pneus	175 unid. importadas -61% face a 2019
Combustível frota terrestre	99 429 litros -36% face a 2019	Embalagens	1 889 kg -68% face a 2019

i Com a diminuição da operação e determinação dos períodos de lay-off, no âmbito do estado de emergência, é possível verificar que a generalidade do consumo diminuiu em toda a atividade.

¹Valores referentes ao Grupo SATA.

NA GESTÃO DE RESÍDUOS

A gestão de resíduos compreende uma metodologia de preservação do meio ambiente, através da redução de produção na origem, correta separação, acondicionamento, encaminhamento e valorização. Todos os resíduos produzidos e recolhidos nos espaços administrativos e aeroportos, que na generalidade são geridos pelos prestadores de serviço de limpeza, não exigindo a obrigação de emissão de guia, não são contabilizados, apesar de ser assegurada a sua correta triagem e respetivo encaminhamento.

RESÍDUOS SUJEITOS A EMISSÃO DE EGAR (GUIA ELETRÓNICA DE ACOMPANHAMENTO DE RESÍDUOS)

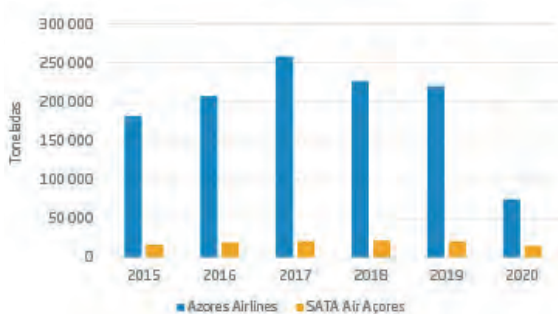
Em 2020, foram produzidos um total de 76 toneladas de resíduos, mais 6% em relação ao ano anterior, apesar do abrandamento da atividade. O aumento expresso deveu-se ao maior reencaminhamento de equipamentos inoperacionais que são, essencialmente, resíduos de grande porte. No total, 52% representam resíduos perigosos e os restantes 48% são resíduos não perigosos. Em linha com o esforço que vem sendo feito no reencaminhamento

adequado destes resíduos, foi possível verificar que, apesar do aumento de produção de resíduos, em 2020, o seu tratamento mais adequado promoveu uma valorização de resíduos de 60%. Considerando que foram produzidas maiores quantidades de resíduos perigosos, apraz registar que o esforço na triagem e adequado reencaminhamento, representou um retorno positivo, no que respeita à valorização dos resíduos produzidos.

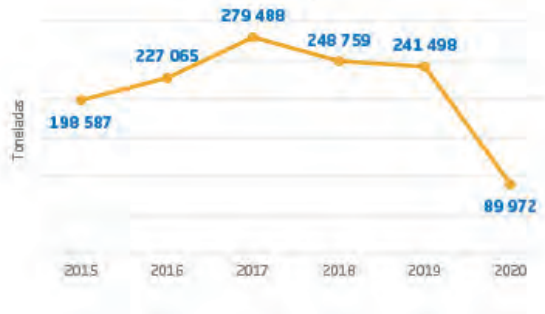


ESTIMATIVAS DE REDUÇÃO GLOBAL NOS ÚLTIMOS ANOS

Estimativa de emissões CO₂ - Aeronaves



Emissões CO₂ - Grupo SATA



OUTROS PROJETOS PROMOTORES DA EFICIÊNCIA E DA CONSCIÊNCIA AMBIENTAL

- Substituição da frota de longo curso com a introdução de aeronaves mais eficientes.
- Arranque do *Dinamic Efficiency Project* em consonância com os procedimentos *Green Operating Procedures* do fabricante Airbus.
- A introdução do *Electronic Flight Bag* na operação das companhias aéreas como substituto digital dos manuais, documentos e cartas de navegação a bordo, projeto com impacto combinado na redução de combustível e de consumíveis a bordo.
- Adaptação de um conjunto de boas práticas operacionais que promovem poupanças de combustível em variadas fases do voo da SATA Air Açores, com resultados expressivos no computo global da operação aérea.
- Nas operações terrestres, cerca de 80% dos equipamentos é movido a energia elétrica.
- Na gestão aeroportuária da SATA Gestão de Aeródromos, estão implementadas e são controladas medidas que visam a redução de CO₂ para a atmosfera.
- A adoção de práticas de controle e auditoria no processo de contratação de fornecimentos, por forma a garantir a adoção de práticas de responsabilidade ambiental por parte dos principais fornecedores de serviços.



Programas e certificações que o Grupo SATA se empenha em assegurar



Convergência com os objetivos dos Programas CORSIA e CELE

Em concordância com os requisitos de conformidade legal e referenciais normativos:

NP EN ISO 14001:2015 Sistemas de Gestão Ambiental

NP EN ISO 45001:2019 Sistemas de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho

ISO 26000 Responsabilidade Social (em fase de implementação)

MODELO DE GOVERNO

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

Nota: Os órgãos sociais atuais da SATA Gestão de Aeródromos foram eleitos a 07 de janeiro de 2020, para o triénio 2020/2022.



Assembleia Geral

Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);

Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;

Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.



Conselho Fiscal

Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;

Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos padrões internacionais definidos.



Conselho de Administração

Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;

Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;

Monitorizar e garantir o alinhamento dos objetivos, políticas e orientações com as atividades a desenvolver, no sentido de satisfazer e maximizar os interesses do acionista.

RESPONSABILIDADES

Agir de forma responsável, ética e de acordo com os padrões de conduta recomendados pelas boas práticas internacionais é a forma de trabalhar em todo o universo SATA.

Assembleia Geral

Presidente
Secretário

Noé Venceslau Pereira Rodrigues

Joana Torres Decq Mota

REMUNERAÇÃO

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


Reuniões
N.º reuniões: 2
% de participação: 100%

Principais deliberações

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

Fiscal Único

Fiscal Único
Fiscal Único Suplente

Catarina Isabel Furtado Pacheco

Duarte Félix Tavares Giesta

REMUNERAÇÃO

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

Conselho de Administração

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

Luís Manuel da Silva Rodrigues

N.º reuniões: 15
% de participação: 100%

**Teresa Mafalda Pais de Moura
Gonçalves**

N.º reuniões: 13
% de participação: 87%

Mário Rogério Carvalho Chaves

N.º reuniões: 15
% de participação: 100%

REMUNERAÇÃO

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

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

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

GESTÃO DO RISCO



A gestão do risco do Grupo SATA é suportada numa metodologia claramente definida e alinhada com as boas práticas do mercado, suportada na *Enterprise Risk Management Integrated Framework/COSO II* e na norma ISO 31000:2009 - *Risk Management*.

Esta metodologia visa assegurar, para cada tipo de risco, um ambiente de controlo interno eficaz, assim como minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, tendo como fim último a sustentabilidade do Grupo SATA.

Riscos financeiros

Risco do preço do combustível

Variações de preço e de disponibilidade futura de combustível não podem ser previstas com qualquer grau de certeza, podendo ter consequências materiais adversas na atividade, situação financeira ou resultados operacionais da empresa.

Risco da taxa de câmbio

A atividade operacional do Grupo SATA encontra-se exposta, de forma direta ou indireta, ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente do dólar americano, como sejam os custos com combustíveis, locações e manutenção de aeronaves. A gestão do risco cambial concretiza-se através da monitorização do grau de exposição do grupo ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos e pode envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, face ao potencial de limitação de exposição cambial.

A reação nos mercados financeiros a esta pandemia foi agressiva e violenta e assemelha-se aos movimentos testemunhados durante a crise financeira global em 2008/09, se não mais acentuada.

O par cambial Euro/Dólar (Eur/USD) é, por larga distância, o mais líquido do mercado, a que não será alheio o facto de serem as duas principais moedas a nível global. Em 2020, o euro apreciou 9,63% face ao dólar americano (USD). Embora nos primeiros meses do ano o euro se tenha depreciado ligeiramente face à moeda

americana - atingindo a cotação mais baixa no dia 20 de março (1 EUR = 1,0707 USD) - a partir do final de março, o euro apreciou de forma contínua face ao USD e atingiu a sua cotação mais alta no dia 30 de dezembro (1 EUR = 1,2281 USD).

Risco de crédito

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 efetuada a 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.

Risco de liquidez e capital

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. A avaliação e mitigação do risco é assegurada através da gestão centralizada das necessidades de tesouraria pelo departamento financeiro do Grupo SATA e pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias. A contratação de dívida é analisada através da ponderação de fatores como o custo do financiamento e as necessidades de tesouraria. A 18 de agosto de 2020 a Comissão

Europeia aprovou o auxílio de estado, no valor de Eur 133 M, sob a forma de um aval do Governo Regional dos Açores, para a SATA Air Açores poder ir ao mercado levantar dívida para a sua operação corrente, por forma a cumprir com as suas obrigações de curto prazo. Este empréstimo teria que ser reembolsado em 6 meses mas, uma vez que o Grupo SATA apresentou um Plano de Reestruturação, a sua maturidade estendeu-se até novembro de 2021.

Risco de taxa de juro

Impacto da flutuação da taxa de juro no serviço da dívida contratada e consequentemente nos resultados económicos. Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, o grupo contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro.

Mais informação sobre riscos financeiros pode ser consultada nos Anexos Financeiros deste relatório.

Riscos estratégicos

Regulamentação do sector

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

A gestão do risco e o controlo interno assumem uma importância fundamental na gestão do Grupo SATA, presente em todos os processos, sendo uma responsabilidade de todos os colaboradores do Grupo, nos diferentes níveis hierárquicos da empresa.

sistemático das orientações emanadas pelas Entidades Aeronáuticas, no sentido de se implementarem as medidas e orientações de segurança definidas.

Políticos

O Grupo SATA, sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos, tem a sua atividade assente em eventuais alterações políticas regionais e nacionais. O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar o cumprimento e o alinhamento dos melhores interesses das várias partes envolvidas.

Recursos humanos

Os recursos humanos são um ativo que assume uma importância estratégica no Grupo SATA, e que a empresa se esforça por reter e valorizar. Neste sentido, e com o objetivo de manter todos os trabalhadores motivados e alinhados com os objetivos e valores da empresa, são adotadas várias medidas de comunicação interna:

- O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo aberto e transparente que envolve todos os trabalhadores do Grupo SATA.
- A SATA dispõe de um conjunto de canais de comunicação interna que lhe permite assegurar uma correta e adequada difusão de mensagens aos seus trabalhadores: portal do colaborador "MY SATA", Blogue Interno "Voamos Juntos" e e-mail "I Belong".
- São disponibilizados manuais de suporte ao processo de acolhimento e integração, que pretendem potenciar o acesso à informação sobre um conjunto de temas frequentes da gestão do dia-a-dia da

empresa, bem como reforçar uma cultura de autodesenvolvimento.

- Os sindicatos e comissões de trabalhadores assumem-se como parceiros essenciais na definição das opções estratégicas de recursos humanos e sustentabilidade do grupo. Os processos de negociação são assegurados pelo Gabinete de Relações Laborais, através de uma postura de comunicação e diálogo, de forma a alinhar os interesses de ambas as partes e a assegurar um ambiente pacífico e positivo.

Ética e cultura organizacional

O Código de Ética e Conduta 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. Este código é divulgado junto de todos os colaboradores via e-mail e através da newsletter interna, estando disponível para consulta no "MY SATA". Existe, também, um canal de reporte interno de comportamentos não-éticos e de receção de reclamações relacionadas.

Em 2020 o Grupo SATA entendeu agir mais intensamente na prevenção de qualquer tipo de assédio no trabalho, criando e divulgando junto de todos os trabalhadores um Código de Boa Conduta para a Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho.

A empresa possui, ainda, um plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas que abrange todas as operações das empresas do grupo.

Riscos operacionais

Interrupção da operação

Várias áreas operacionais do Grupo SATA, pela própria natureza das suas funções, podem ser afetadas por situações que podem condicionar o normal funcionamento da operação e resultam em pedidos de indemnização por passageiros afetados ou por terceiros, e em perda de reputação e notoriedade.

Neste sentido o Grupo SATA dispõe de um plano de Gestão de Riscos de Interrupção da Operação que contempla as respetivas medidas de mitigação.

Sistemas de informação

Todas as áreas de negócio do Grupo SATA são suportadas por equipamentos e ferramentas informáticas, que funcionam em interfaces definidos para garantir a fiabilidade, a segurança e a disponibilidade da informação de forma adequada. O Grupo SATA dispõe de um Departamento de Sistemas de Informação que monitoriza todos os sistemas existentes e apoia as áreas/departamentos/gabinetes na implementação e execução de novos projetos.

Safety & Security

A segurança da operação, dos colaboradores e dos clientes é a prioridade do Grupo SATA e todas as suas operações visam a mitigação do potencial risco de segurança a que estão expostos. Durante o ano de 2020 foi possível manter o foco na consolidação do Safety Management System (SMS) e na transição para o Integrated Management System (IMS).

Os processos de auditoria interna e externa e os planos de formação assumem um papel importante na mitigação dos riscos inerentes à operação, assim como a monitorização de dados de voo; o Plano de Resposta a Emergências; a existência de medidas de security e a avaliação de riscos profissionais com identificação dos perigos e as respetivas medidas mitigadoras, por local de trabalho e função.

Risco ambiental

O Grupo SATA está sujeito a várias leis e regulamentos de proteção ambiental. Alterações a estas normas, nomeadamente, variações no preço das licenças de CO₂, podem representar aumentos significativos nos custos operacionais. É o Gabinete de Impacto Ambiental e Social que assegura o cumprimento das várias leis e regulamentos a que a SATA

está sujeita, promove a identificação dos riscos e respetivas medidas de mitigação, através da monitorização permanente dos seus indicadores.

Riscos Hazard

Desastres naturais

A atividade do Grupo SATA está sujeita a vários eventos naturais como maremotos, terremotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas e eventos sociais como greves que, além de provocarem constrangimentos sociais, podem acarretar perdas de receitas significativas e/ou custos adicionais. Existe um Grupo de Gestão de Emergência que atua em conformidade com o Manual de Procedimentos de Emergência e que identifica para todas as tipologias de acidentes/incidentes,

as políticas de atuação, deveres e responsabilidades, planos de assistência a passageiros e famílias, procedimentos de gestão da relação com os *media* e planos de treino e formação. É também assegurada a contratualização de seguros que não coloquem em causa a continuidade do negócio e os objetivos estratégicos do Grupo SATA.

Pandemias

A pandemia de Covid-19 durante o ano de 2020, e a forma como esta afetou a aviação através das imposições das restrições de viagens e da redução da confiança dos passageiros em viajar. As medidas aplicadas na resposta à crise pandémica podem ser consultadas no capítulo Covid-19: a resposta à crise.

Para assegurar a mitigação dos riscos a que está exposta a sua atividade, o Grupo SATA adota um conjunto de processos chave, suficientemente robustos para minimizar essa exposição, cuja execução e manutenção é assegurada por todos os colaboradores, nos diversos processos de gestão existentes.

Serve de suporte a esta execução e manutenção a existência de uma política interna de ambiente, segurança e saúde no trabalho, bem como os vários modelos, manuais e regulamentos em vigor: modelo de qualidade de serviço, manual de funções, código de ética e conduta, regulamento interno de compras, manual de procedimentos de emergência, plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas, entre outros.

A garantia sobre a efetividade da gestão do risco e controlo interno dentro do grupo é dada ao Conselho de Administração pela auditoria interna, através da avaliação independente com indicação de melhoria nos processos de controlo interno e gestão do risco.

São, ainda, adotados um conjunto de controlos que asseguram a fiabilidade das contas e do reporte das demais peças de informação financeira: um Departamento de Controlo de Gestão que garante o controlo orçamental numa base periódica; um Técnico Oficial de Contas que monitoriza e supervisiona, com a revisão do Revisor Oficial de Contas, todo o processo de elaboração das Demonstrações Financeiras anuais das empresas individuais do Grupo SATA e ainda a supervisão do Conselho de Administração da SATA, durante todo o processo de preparação e revisão dos relatórios de Gestão, Governo e Sustentabilidade elaborados.



Enquadramento Macroeconómico

Contexto Económico Internacional

A atividade económica global em 2020 ficou profundamente marcada pela pandemia de Covid-19. Esta é já a mais grave crise económica desde a Grande Depressão, superando largamente os efeitos da crise financeira global de 2009. Mais de uma década após a crise financeira global, a Humanidade encontra-se de novo a atravessar uma das mais profundas, senão a mais profunda crise económica e de saúde de que há registo, sendo expetável que esta crise pandémica anule os avanços realizados na redução da pobreza atingidos nos últimos 20 anos.

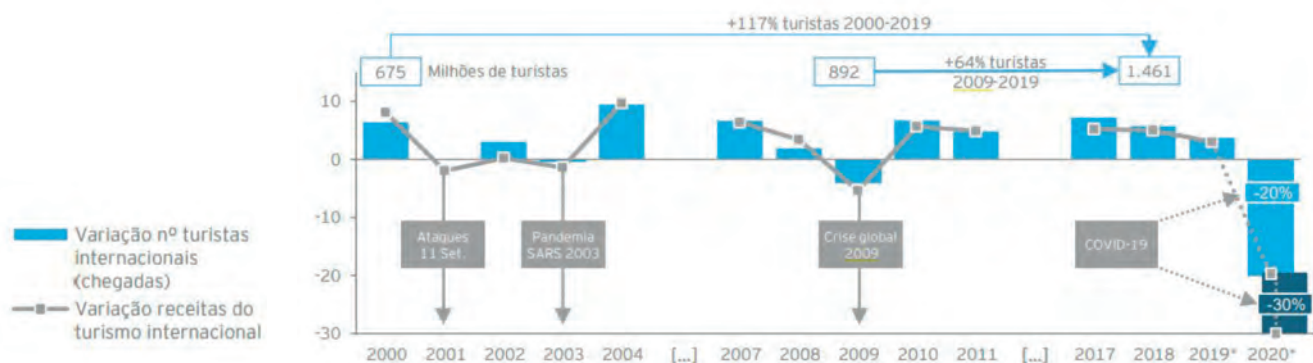
As medidas de contenção da crise de saúde pública e a atitude de precaução dos agentes económicos, determinaram uma queda sem precedentes da produção de riqueza a nível global, com impactos nos níveis de emprego e rendimento disponível das populações, nomeadamente as com menor poder de compra, com contratos de trabalho precário e trabalhadores de sectores de contacto intensivo com o cliente, como é o caso das atividades relacionadas com o turismo.

A queda do consumo geral levanta desafios para as economias. Não obstante, verificou-se uma adaptação do consumo, facto que revela agentes económicos capazes de adaptar os comportamentos perante um contexto extraordinário.

Face aos efeitos negativos registados de forma transversal em todos os

sectores económicos, foram implementadas pelos governos e bancos centrais medidas e sistemas de apoio financeiro, fiscais e sociais a empresas e agregados familiares, garantias essenciais à sua subsistência durante os períodos de contenção e confinamento, bem como suporte à retoma após abrandamento dos impactos da Covid-19 e levantamento das medidas de contenção.

Focando no sector do turismo, as estimativas para o impacto da Covid-19 no turismo internacional são muito mais graves do que noutras crises. A epidemia de SARS de 2003 provocou uma quebra nos fluxos turísticos internacionais de 3 milhões de turistas (-0,4%) e de -50 mil milhões de dólares nas receitas do turismo (-1,4% em termos reais) entre 2002-03. Na crise económica global de 2009, houve uma quebra de 37 milhões de turistas (-4,0%) e de -88 mil milhões de dólares nas receitas do turismo (-5,4%) (2008-09). As estimativas da Organização Mundial do Turismo (UNWTO) sobre os impactos previstos da Covid-19 no turismo mundial são acompanhadas de alertas quanto à rápida desatualização das mesmas. As perspetivas apontam para quebras de 290 a 400 milhões de turistas entre 2019-20 (-20% a -30%). A contração esperada das receitas do turismo mundial oscila entre -300 a -450 mil milhões de dólares (-20% a -30%) entre 2019-20.



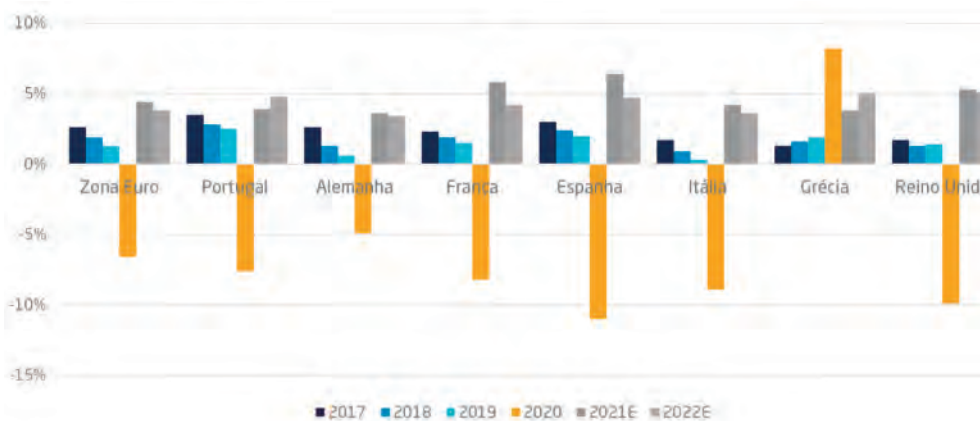
Fonte: UNWTO, World Tourism Organization (março 2020)

Na zona euro, o nível do PIB real no quarto trimestre de 2020 situou-se 4,9% abaixo do nível registado no quarto trimestre de 2019, significativamente menos do que os valores avançados em projeções anteriores. Fruto de uma procura externa mais forte do que o esperado, esta melhoria parece também refletir efeitos de aprendizagem, com os agentes económicos a ajustarem-se melhor às medidas de contenção em todos os sectores económicos.

Espera-se que em 2021 o PIB real diminua 0,4% no primeiro trimestre e suba 1,3% no segundo, acelerando a retoma durante o segundo semestre com a esperada flexibilização das medidas de contenção e um reforço da confiança na sequência de aceleração do processo de vacinação acompanhadas da continuação de uma recuperação robusta da procura externa e de políticas orçamentais e monetárias favoráveis.

Prevê-se que o PIB real ultrapasse o seu nível do quarto trimestre de 2019, prévio à crise, no segundo trimestre de 2022 e se situe 3,3% acima do seu nível pré-crise no último trimestre de 2023. Todas as perspetivas de curto prazo para a atividade económica dependem da evolução da pandemia e, em particular, da rapidez e do modo como o aumento das taxas de vacinação permitirá o levantamento das medidas de contenção.

Crescimento do PIB (%)¹

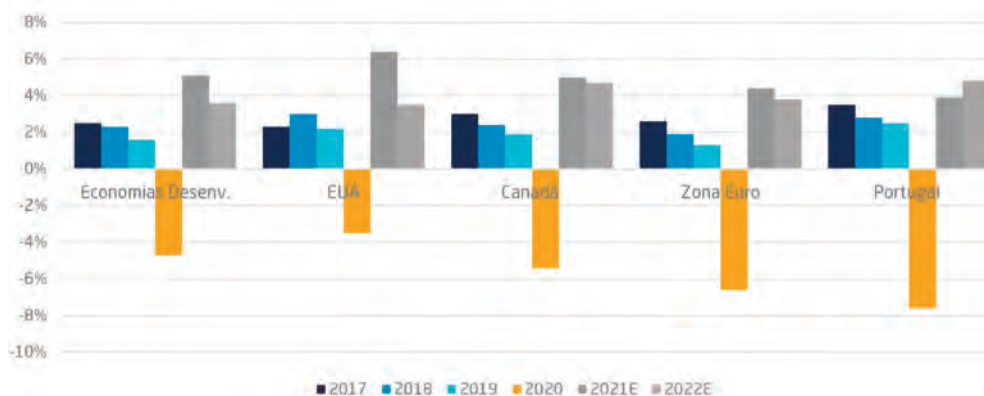


Nos Estados Unidos, a maior economia do mundo, depois de uma década de crescimento, o PIB voltou a ficar negativo em 2020 (-4,2%, estimativa do FMI) devido à crise da Covid-19, que foi agravada pelo crescimento das desigualdades. As tensões comerciais com a China persistiram, com a maioria dos direitos aduaneiros retidos. No segundo trimestre de 2020 verificou-se uma profunda contração, que reflete o impacto das medidas de contenção resultantes das restrições

da segunda onda de contágio, tornando a situação mais incerta. De acordo com as previsões de outubro de 2020 do FMI, espera-se que o PIB cresça 3,1% em 2020, estabilizando em cerca de 2,9% em 2022, assumindo que a crise global diminui após o processo de vacinação. Em janeiro de 2021 o FMI atualizou as suas projeções de evolução do PIB para os Estados Unidos para 5,1% em 2021 e 2,5% em 2022. À semelhança de outros países, o impacto da crise da Covid-19 foi bastante intenso no

mercado de trabalho norte-americano, estimando-se uma taxa de desemprego em 8,9% em 2020 face a 3,7% em 2019. A taxa dívida/PIB do governo, já em tendência ascendente nos últimos anos, aumentou de forma consistente durante 2020 para financiar as despesas concedidas para apoiar famílias e empresas, atingindo 131,2%. Espera-se que esta tendência continue levando o déficit para 134,5% do PIB até 2022¹.

Crescimento do PIB (%)¹



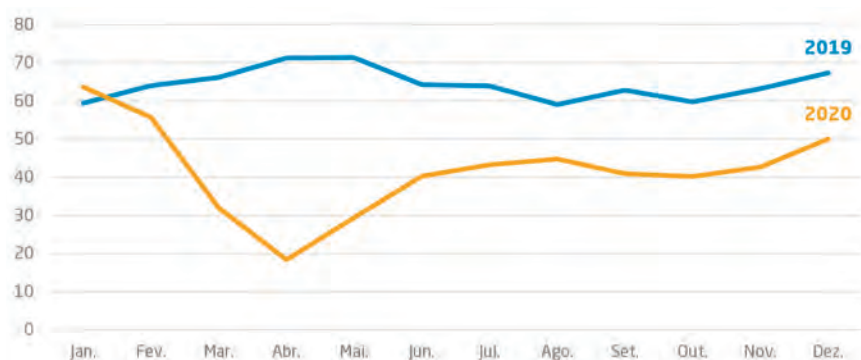
¹Fonte: IMF – World Economic Outlook

Petróleo Bruto - Brent

O preço do petróleo (Brent) por barril ficou praticamente estável ao longo de 2020, diminuindo 35% face ao preço médio verificado em 2019, para 42 dólares americanos. As perspetivas para o mercado do petróleo apontam para uma recuperação moderada da procura refletindo sobretudo a recuperação

da atividade com o consequente aumento do preço. Com base nas previsões técnicas, o preço médio do petróleo situa-se em 42 dólares por barril em 2020, subindo para 59,3 dólares por barril em 2021 e descendo gradualmente para 53,7 dólares em 2023.

Cotação Mensal - Brent¹

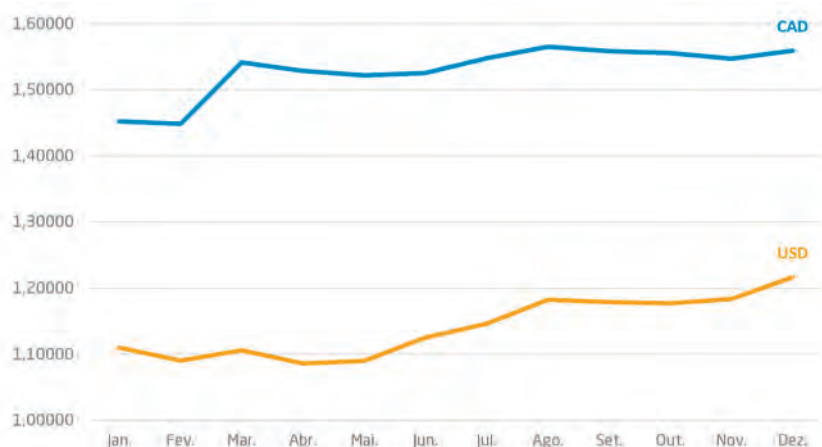


Evolução Cambial

Em 2020, o euro apreciou 9,63% face ao dólar americano e 7,38% face ao dólar canadiano. Embora, nos primeiros meses do ano, o euro se tenha depreciado ligeiramente face à moeda americana - atingindo a cotação mais baixa no dia 20 de março (1 EUR = 1,0707 USD) - a partir do final de março, o euro apreciou de forma contínua face ao USD e atingiu

a sua cotação mais alta no dia 30 de dezembro (1 EUR = 1,2281 USD). Relativamente ao dólar canadiano, registámos uma valorização da moeda única a partir do final do primeiro trimestre de 2020, mantendo-se relativamente estável até final do ano encerrando a 31 de dezembro de 2020 a (1 EUR = 1,5633 CAD).

Evolução cambial USD/CAD²



¹Fonte: EIA - Energy Information Administration - Official Energy Statistics from US Government

²Fonte: BPSTAT.BPORTUGAL.PT

Contexto Económico Nacional

PIB e Crescimento Económico

As medidas de contenção da crise de saúde pública e a atitude de precaução dos agentes económicos determinaram uma queda sem precedentes do PIB.

A queda da atividade em 2020 reflete a redução da procura interna e das exportações, destacando-se o contributo muito negativo das exportações de serviços (-4,8 pp),

em particular a diminuição sem precedentes das exportações de turismo.

As projeções apresentadas assumem que as restrições serão gradualmente retiradas ao longo do ano de 2021, embora a atividade fique condicionada até ao início de 2022, altura em que se prevê que a vacinação esteja plenamente implementada.

Projeções do Banco de Portugal: 2020-23 | Taxa de variação anual em percentagem.

	2019	2020	2021	2022	2023
Portugal	2,5	-7,6	3,9	4,5	2,4
Zona Euro	1,3	-7,3	3,9	4,2	2,1
Mundial	2,7	-3,5	5,6	3,9	3,4

Neste enquadramento, projeta-se para Portugal uma queda do PIB de 7,6% em 2020, seguida de um crescimento de 3,9% em 2021, 4,5% em 2022 e 2,4% em 2023.

A recuperação do PIB será gradual e diferenciada entre sectores, sendo mais lenta em atividades ligadas ao turismo, cultura e entretenimento.

Para 2022-23 antecipa-se um crescimento ligeiramente maior em Portugal, relativamente ao valor previsto para a zona euro, refletindo a recuperação do turismo. Tomando como referência as projeções mais recentes do Eurosistema, a economia portuguesa cresce acima da zona euro no período 2022-23, o que traduz uma retoma do processo gradual de convergência real.

A taxa de desemprego aumenta de 6,5% em 2019 para 7,2% em 2020 e projeta-se para 8,8% em 2021 com reduções nos anos seguintes, para 8,1% em 2022 e 7,4% em 2023, ainda assim permanecendo acima do observado no final de 2019.

A inflação, medida pela taxa de variação do IHPC, situa-se em -0,2% em 2020, aumentando para 0,3% em 2021, 0,9% em 2022 e 1,1% em 2023.

Nas finanças, o consumo público deverá aumentar 0,4% em termos reais em 2020, refletindo o crescimento das despesas na área da saúde e o aumento do emprego público. Para 2021, prevê-se um crescimento real de 4,9% do consumo público. Esta aceleração reflete o retorno dos serviços públicos ao funcionamento habitual. O impacto orçamental das medidas de estímulo deverá corresponder a 1,4% do PIB em 2021, um valor inferior ao estimado para 2020 (2,7% do PIB). Nos restantes países da área do euro, o impacto orçamental de medidas em resposta à pandemia foi muito diferenciado. Na área do euro, a Comissão Europeia estima que estas medidas ascendam a 4,2% do PIB em 2020. Nos anos seguintes, há uma reversão gradual das medidas (em 2021, corresponderão a 2,4% do PIB) e um efeito menos adverso dos estabilizadores automáticos sobre as finanças públicas.

Enquadramento Macroeconómico

Contexto Económico Regional

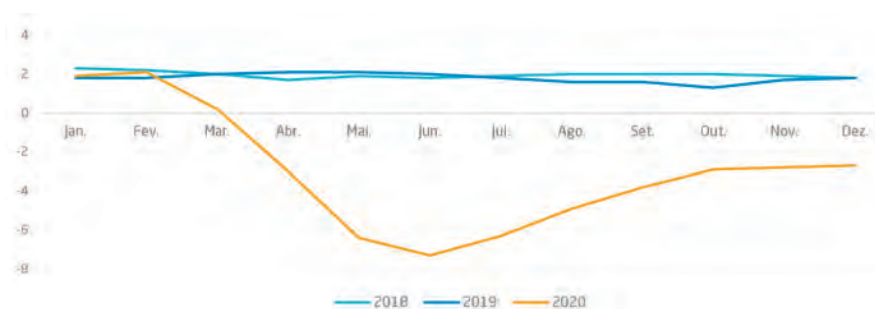
A economia açoriana não foi exceção no que respeita aos efeitos da pandemia de Covid-19, com alguns indicadores da atividade económica profundamente afetados, travando de forma brusca o contexto geral de estabilidade e de crescimento moderado que se vinha registando até ao final de 2019.

O INE previu para 2019 um PIB de 4.469 milhões de euros, um aumento de produção interna que beneficiava não só de acréscimos de produtividade, mas também do nível de emprego da população em idade ativa, sendo esta evolução compatível com a recuperação de ciclo económico num contexto de

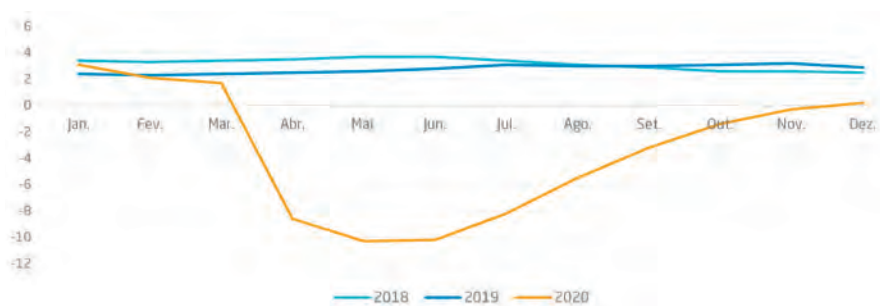
recursos e capacidade económica ainda disponíveis.

Os dados mais recentes, de 2020, que já refletem a crise sanitária e económica provocada pela pandemia de Covid-19, apontam no sentido de um decréscimo da produção interna até ao segundo trimestre de 2020, resultante da situação de pandemia de Covid-19 e confinamento que se viveu a partir de março de 2020. Esta situação melhorou a partir do terceiro trimestre de 2020, após o fim do confinamento, embora o IAE - Indicador de Atividade Económica, que mede a evolução da atividade económica em períodos intra-anuais, continue a registar valores negativos.

Indicador de Atividade Económica (IAE) - Açores

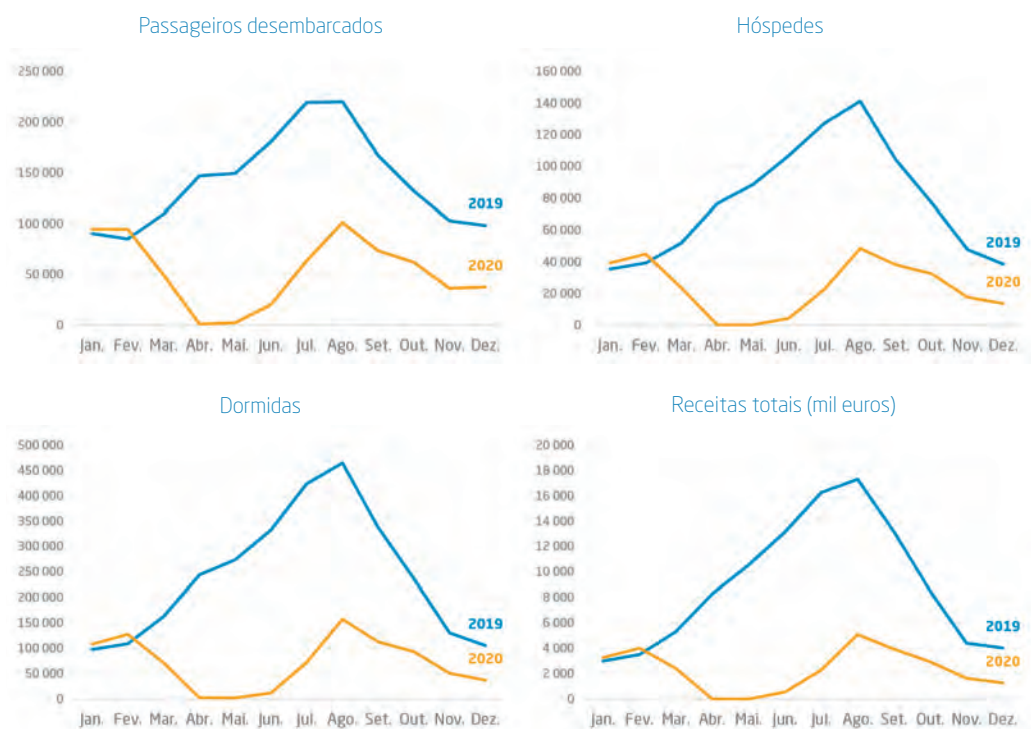


Indicador do Consumo Privado (ICP) - Açores



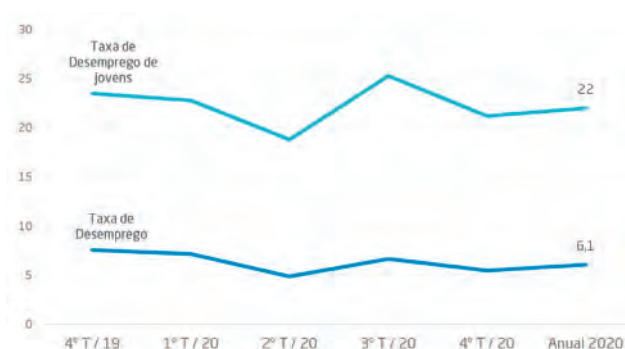


No caso do sector dos serviços, onde o turismo se vinha destacando por ganhos progressivos de peso relativo na formação do produto interno e na oferta de postos de trabalho, observa-se uma acentuada redução na actividade, evidenciada pela quebra do número de dormidas (-72%) com a consequente redução no volume de receitas provenientes da hotelaria (-74%) associadas à diminuição de cerca de 868.000 passageiros desembarcados no final do 3º trimestre de 2020, um decréscimo de 63%, em comparação com período idêntico de 2019.



O desemprego, que atingiu em 2019 uma taxa média de 7,9%, apresentava em 2020 uma tendência de decréscimo, com o aumento do volume da população empregada superior à diminuição da população desempregada, traduzia-se não só numa diminuição do desemprego existente, como na criação de postos de trabalho no âmbito dos inativos que ingressem pela primeira vez no mercado de trabalho. Sendo expectável que esta tendência se inverta no atual contexto socioeconómico, espera-se que as políticas públicas de manutenção do emprego, implementadas no atual contexto de pandemia de Covid-19, permitam atenuar os efeitos negativos esperados ao nível do emprego e do desemprego, decorrente da pandemia de Covid-19.

Emprego



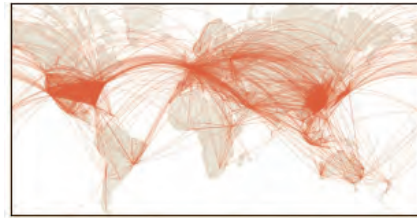
Sector do Transporte Aéreo

A crise pandémica da Covid-19, instalada globalmente desde o final de 2019, trouxe à indústria da aviação a maior recessão desde a Segunda Guerra Mundial. Os esforços de contenção do novo coronavírus Covid-19, como o encerramento de fronteiras, quarentenas e confinamentos obrigatórios impuseram limitações sem precedentes à liberdade de movimentação de pessoas e debilitaram toda e qualquer procura, com exceção da mais básica necessidade de transporte, como voos de repatriamento ou de transporte de material e equipamento médico.

Ligações por origem/destino, abril 2019²



Ligações por origem/destino, abril 2019²



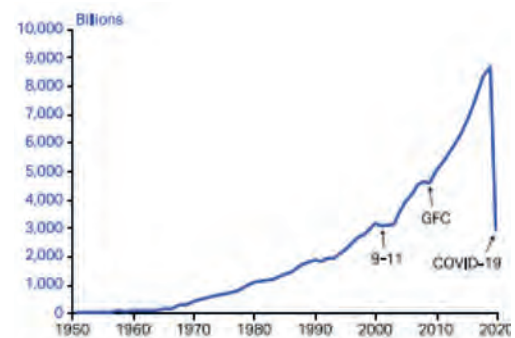
Se, num passado recente, os efeitos nocivos dos ataques terroristas de 11 setembro e da crise financeira global de 2009 se assumiram como os grandes desafios da indústria da aviação pós Segunda Guerra Mundial, a recuperação da quebra imposta pela pandemia de Covid-19, no tráfego de passageiros face a 2019, na ordem dos 60% em 2020 e expectável de 41% a 50%¹ em 2021, vem agora assumir, sem contestação, esse destaque.

Os efeitos das restrições ao tráfego de passageiros foram sentidos de forma generalizada, com a quebra do volume de ligações aéreas entre cidades e o desaparecimento quase total de ligações aéreas intercontinentais. O nível de RPKs internacionais atingiu em abril valores mínimos históricos, situando-se 98%² abaixo do ano anterior, com o volume de RPKs totais a encerrar o ano com uma descida de 66%¹ face a 2019. O transporte de carga manteve alguma procura, no entanto por cerca de metade da carga aérea global ser transportada em voos comerciais de passageiros, a suspensão de grande parte destas operações gerou severos constrangimentos ao nível das cadeias de abastecimento global.

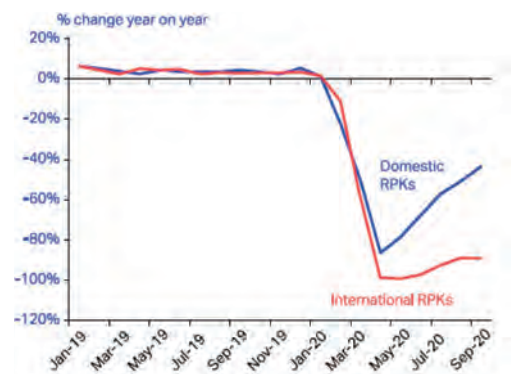
A evolução do tráfego doméstico apresentou sinais de recuperação nos meses seguintes ao pico da quebra registada em abril. O tráfego aéreo internacional apresentou sinais ténues de recuperação, no entanto, sem melhorias significativas nas receitas das transportadoras e na conectividade internacional da economia. A segunda e terceira vaga de surtos de infeção por Covid-19 que surgiram tanto nos EUA como na Europa, no último trimestre de 2020, desfizeram todas as expectativas de uma revitalização do tráfego aéreo internacional ainda durante o ano de 2020.

A pandemia de Covid-19, será incontestavelmente um ponto de mudança em todos os aspetos associados ao transporte aéreo, no entanto, continuam a surgir sinais de procura no que diz respeito ao segmento de lazer e turismo (VFR). Consideremos o pico de crescimento nas reservas de e para as ilhas Canárias superior aos níveis pré-crise após a dispensa da obrigação de quarentena para passageiros com proveniência daquele destino por parte do governo do Reino Unido. Com estes sinais é seguro afirmar que há uma predisposição para viajar sempre que permitido.

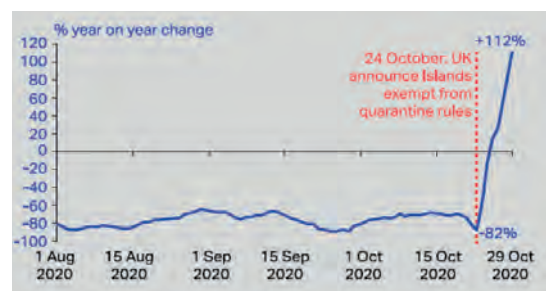
Receita global anual de passageiros por quilómetro voado (RPK)²



Evolução RPK domésticos e internacionais²



Crescimento da venda de passagens, UK-Canárias, ago-out 2020²

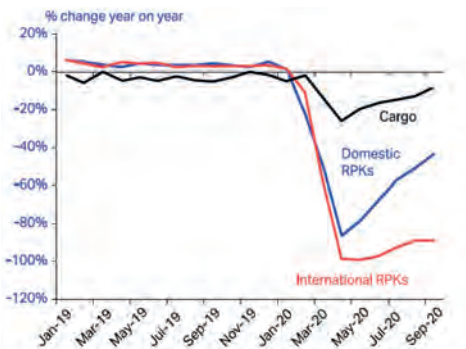


¹Fonte: ICAO - Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation Economic Impact Analysis, 13 April 2021

²Fonte: IATA Annual Review 2020

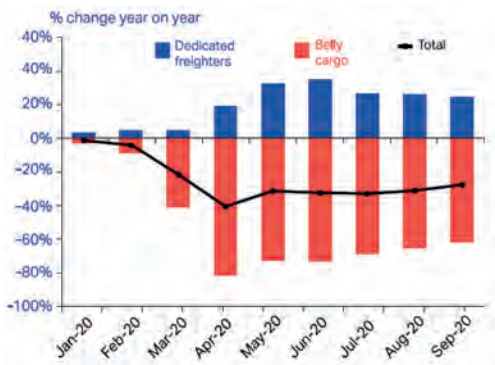


Evolução de volume de toneladas de passageiros e carga por quilómetro percorrido¹



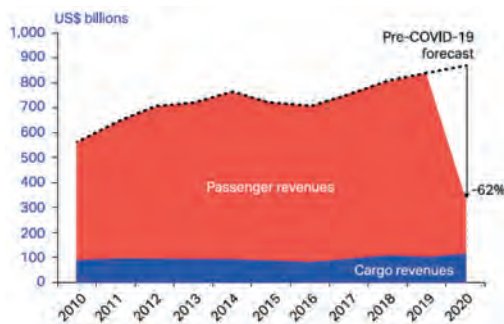
O negócio da carga aérea apresentou uma redução no volume transportado, não tão acentuada como a verificada no tráfego de passageiros, com o mínimo em abril, cerca de 25% abaixo do valor de 2019 e uma recuperação com setembro a registar uma variação no volume de carga de apenas -8% *year on year*. 2020 teve como maior desafio para a carga aérea a redução significativa da capacidade oferecida, sobretudo nas aeronaves *wide-body* de longo curso, com utilização limitada pela suspensão dos voos de passageiros. A resposta a esta necessidade veio através de aumentos na utilização e dotação de aeronaves dedicadas ao transporte de carga.

Toneladas de carga internacional por quilómetro percorrido¹



Apesar da performance da carga aérea, o colapso das receitas de passageiros levou a uma deterioração sem precedentes da rentabilidade das transportadoras aéreas. Com quebras de receita na ordem dos 60%¹ em 2020, o foco principal foi a redução de custos. Custos diretos variáveis, como o fuel, variam paralelamente com a quebra nas receitas decorrente da menor atividade operacional, no entanto, rubricas de custos fixos ou semifixos, de elevada relevância nas estruturas das transportadoras, como frota aérea e salários, cujo comportamento não depende diretamente da evolução operacional das transportadoras, revelam-se extremamente penalizadoras. Neste sentido foram encetados esforços e iniciativas de redução de gastos fixos, como por exemplo, nos salários, através de redução de horários, *lay-off* e rescisões amigáveis e renegociação de contratos, planos de pagamento e realocação de recursos em outras rubricas estruturais.

Quebra nas receitas face a estimativas pré-crise¹



Face aos prejuízos recorde na indústria da aviação, foram várias as companhias a recorrer a auxílios estatais para evitar insolvências ou reestruturações por insolvabilidade, cujo valor total atribuído se estima ter atingido em 2020 os USD 173 mil milhões.



Resultados anuais para o sector da aviação¹



No panorama regional, assistimos a uma redução em todos os indicadores de tráfego aéreo comparativamente a 2019, decorrentes dos constrangimentos impostos pelas medidas de restrição e controlo de tráfego aéreo em contexto de pandemia. De acordo com o publicado no S.R.E.A, desembarcaram nos aeroportos da região menos 63%² dos passageiros face a 2019. Para este decréscimo contribuíram os passageiros desembarcados de voos internacionais (-82%), domésticos (-66%) e inter-ilhas (-54%). Em contraste à queda no tráfego de passageiros, os voos de transporte de carga apresentaram um crescimento relativamente a 2019, com a conversão de aviões de passageiros em versões cargueiro e mistas.

¹Fonte: IATA Annual Review 2020

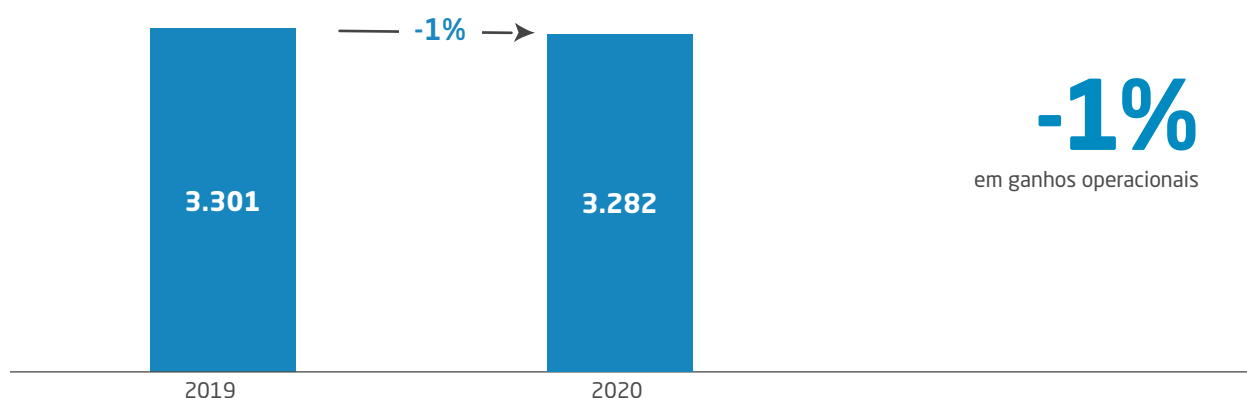
²Fonte: S.R.E.A - Boletim Trimestral de Estatística - 4º Trimestre de 2020

DESEMPENHO FINANCEIRO



Ganhos Operacionais

(milhares de euros)

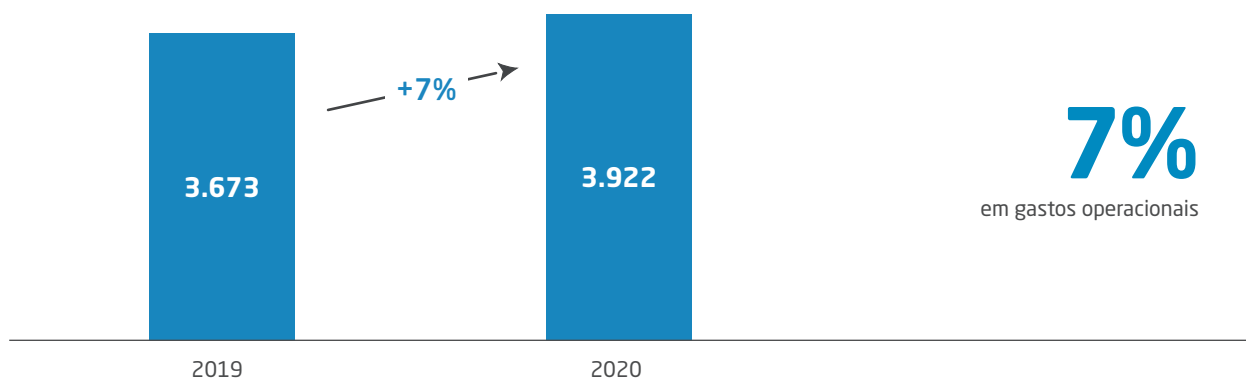


Durante 2020 o volume de Ganhos Operacionais, maioritariamente no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, manteve-se estável comparativamente ao ano anterior com uma diminuição inferior a 1%, aproximadamente 19 mil euros.

milhares de euros	2019	2020
Vendas e serviços prestados	3.225	3.274
Outros ganhos	75	7
Ganhos Operacionais	3.300	3.281

Gastos Operacionais

(milhares de euros)



O valor de Gastos Operacionais (critério EBITDA) em 2020 demonstra um crescimento na ordem dos 7% comparativamente ao exercício de 2019, cerca de 249 mil euros, nos quais se destacam as rubricas de Trabalhos Especializados com os valores decorrentes da Revisão Contratual

de Preços de serviços de segurança da aviação civil nos aeródromos das ilhas do Pico, S. Jorge, Graciosa e Corvo e honorários pagos por serviços de assistência jurídica e assessoria financeira no âmbito dos trabalhos inerentes aos Planos de Reestruturação do Grupo SATA e de Pedido de Auxílio Financeiro

decorridos durante o exercício de 2020. A rubrica de Conservação e Reparação apresenta um crescimento de 157 mil euros face a 2019, por força da contratação de serviços de manutenção de equipamentos Raio-X e de instalações elétricas nos quatros aeródromos geridos pela empresa.

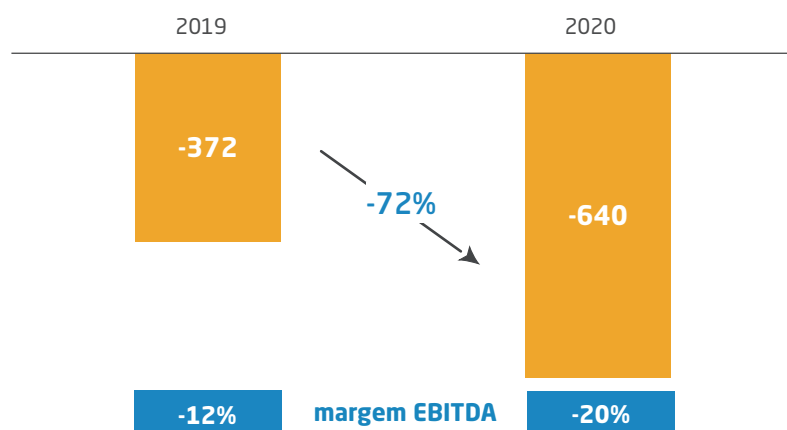
milhares de euros	2019	2020
Fornecimentos e Serviços Externos	2.805	2.975
Gastos com Pessoal	853	855
Outros Gastos Operacionais	15	91
Gastos Operacionais	3.673	3.922

i Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações e gastos de reestruturação.

EBITDA

O incremento verificado na rubrica de gastos, nomeadamente em FSE (+6%) reflete-se de forma negativa no valor de EBITDA e respetiva margem de 2020 comparativamente aos valores registados em 2019.

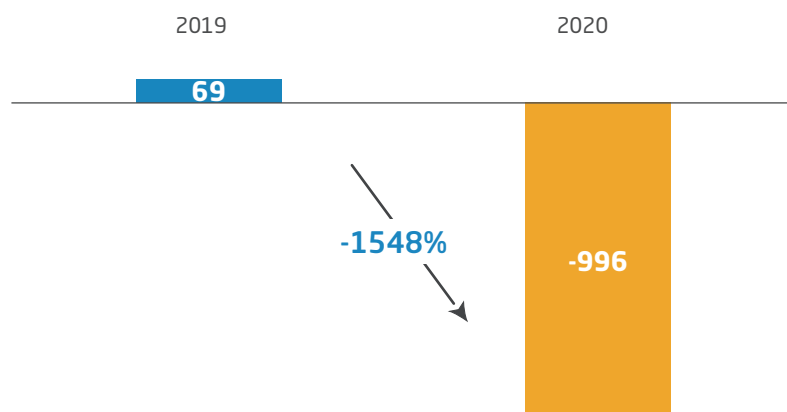
(milhares de euros)



Resultado Líquido

O Resultado Líquido do exercício em 2020 diminuiu cerca de 1.065 mil euros comparativamente aos valores registados em 2019. A descida registada ao nível do EBITDA de cerca de 268 mil euros, associada ao valor de 587 mil euros da rubrica de Gastos de Reestruturação, referentes ao valor de responsabilidades da SATA Gestão de Aeródromos com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma no âmbito do processo de reestruturação e uma deterioração de 193 mil euros dos resultados financeiros do ano de 2020 completam a descida do Resultado Líquido do Exercício em 2020 comparativamente ao valor auferido em 2019.

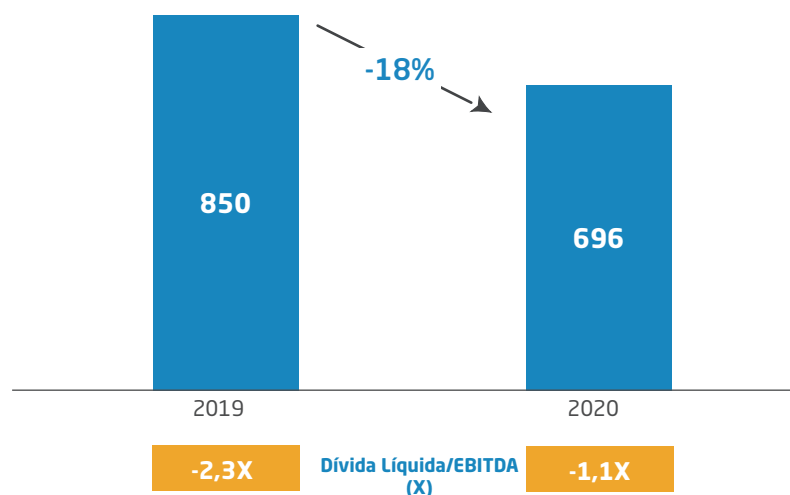
(milhares de euros)



Dívida Líquida

(milhares de euros)

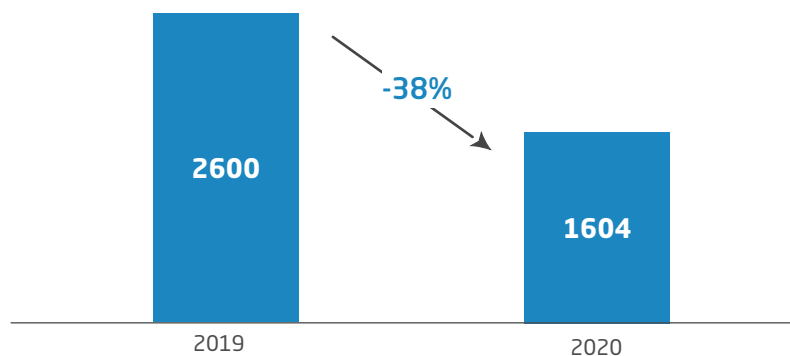
No que respeita ao valor de Dívida Líquida, registou-se em 2020 uma diminuição de 154 mil euros face a 2019 por via da redução em 100 mil euros do valor de dívida bancária associada a um crescimento de 54 mil euros na rubrica de Caixa e Equivalentes.



Capital Próprio

(milhares de euros)

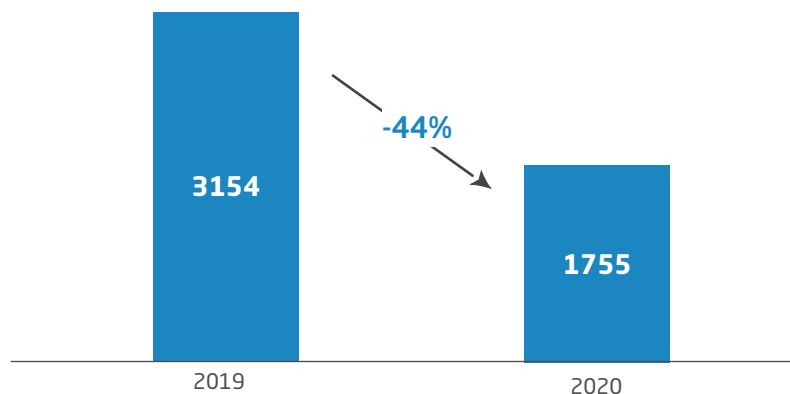
Com a incorporação dos Resultados de 2020 de -996 mil euros, o Capital Próprio da SATA Gestão de Aeródromos recua 38% comparativamente ao exercício de 2019.



Fornecedores

(milhares de euros)

Comparativamente ao valor reportado em 2019 esta rubrica diminuiu em 2020 cerca de 1,4 milhões de euros. Esta diminuição resultou do esforço realizado na regularização de créditos acumulados junto a fornecedores, nomeadamente, Associações de Bombeiros Voluntários pelos serviços de segurança prestados nos aeródromos da região e fornecedores de serviços de construção e engenharia por trabalhos contratados no âmbito da manutenção, conservação e melhoria das estruturas aeroportuárias.



EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO

GESTÃO DE AERÓDROMOS

Durante o ano de 2020, a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. continuou a executar os investimentos já aprovados e realizou novos investimentos nos Aeródromos das ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e na Aerogare da ilha das Flores, relativos aos Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais dos anos de 2017 a 2020. Os investimentos realizados refletiram-se numa faturação que totalizou o montante de 1.246.848 €. Destaca-se em 2020 a renovação da Certificação dos Aeródromos das ilhas do Corvo e São Jorge pela ANAC e a obtenção de parecer favorável às medidas de autoproteção dos Aeródromos e da Aerogare das Flores emitido pelo Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores (SRPCBA).

A atividade da SATA Gestão de Aeródromos foi também afetada pelo decréscimo muito acentuado no número de passageiros embarcados e desembarcados na Região Autónoma dos Açores.

Aeródromo da ilha do Pico

Investimento: 140.121 €

Aeródromo da ilha de São Jorge

Investimento: 538.273 €

Aeródromo da ilha do Corvo

Investimento: 25.854 €

Aeródromo da ilha Graciosa

Investimento: 517.554 €

Aerogare da ilha das Flores

Investimento: 25.044 €

4.872

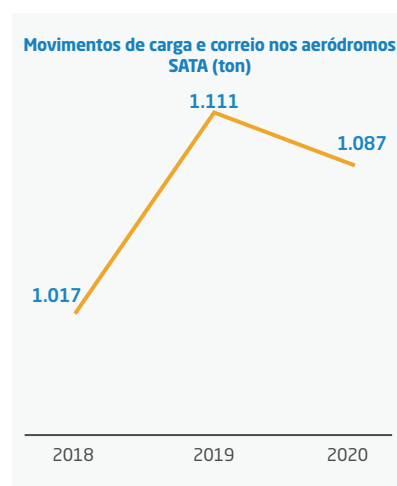
total movimento de aeronaves

138.773

total movimento de passageiros

1.087

carga e correio nos aeródromos (ton)



No ano de 2020, destaca-se a conclusão e a execução dos seguintes investimentos:

Aeroporto da ilha do Pico

Conclusão do procedimento de contratação pública para a Prestação de Serviços de Controlo de Pragas;

Conclusão do procedimento de contratação pública para os Serviços de Segurança Privada da Aviação Civil;

Elaboração do Projeto das Instalações de Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado (AVAC) da Aerogare do Aeroporto;

Em curso a nova prestação de serviços de limpeza em todos os edifícios do Aeroporto.

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Transportadores de Bagagem;

Em curso o procedimento de contratação pública para o Fornecimento de três Viaturas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para as Portas Automáticas e Portões seccionados;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para os Sistemas de Segurança;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção Preventiva dos Equipamentos Eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, Caixas Retentoras de hidrocarbonetos).

Aeródromo da ilha de São Jorge

Conclusão da Empreitada de Pavimentação do Caminho de Circulação entre a Placa de Estacionamento de Aeronaves e o Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios (SSLCI) do Aeródromo e entre a Placa de Estacionamento de Aeronaves e a Torre de Controlo Local do Aeródromo;

Conclusão da Revisão do Projeto de AVAC para a Aerogare do Aeródromo e conclusão do procedimento de contratação para os trabalhos de construção civil e instalação de Equipamentos AVAC, tendo conduzido à adjudicação da respetiva empreitada à empresa SEGMA, Lda. pelo valor de 343.499 €;

Conclusão dos Trabalhos de Desbaste da Vegetação do Aeródromo, adjudicados à Tecnovia Açores, S.A. no valor total de 69.500 €;

Conclusão do procedimento de contratação pública para a Prestação de Serviços de Controlo de Pragas;

Conclusão do procedimento de contratação pública para os Serviços de Segurança Privada da Aviação Civil;

Conclusão do levantamento topográfico para a construção dos muros de vedação das parcelas do terreno expropriados confinantes ao Aeródromo;

Em curso o fornecimento e instalação de equipamentos de Meteorologia para o Aeródromo, incluindo relógio digital;

Realização de Trabalhos de Manutenção da Pista e Zonas de Estacionamento do Aeródromo;

Fornecimento de Pára-Raios para o VOR-DME;

Realização dos Flight Checks ao VOR-DME;

Continuação da Execução dos trabalhos de Empreitada de Construção do Reservatório de Água para Reforço do Abastecimento ao Aeródromo adjudicados à Tecnovia Açores, S.A. no valor total de 339.386 €;

Em curso a nova prestação de serviços de limpeza em todos os edifícios do Aeródromo.

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Transportadores de Bagagem;

Em curso o procedimento de contratação pública para o Fornecimento de 3 (três) Viaturas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção das Viaturas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para as Portas Automáticas e Portões seccionados;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para os Sistemas de Segurança;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção Preventiva dos Equipamentos Eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, Caixas Retentoras de hidrocarbonetos).

Aeródromo da ilha Graciosa

Início dos trabalhos da Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica para o Aeródromo, adjudicados à Veirabar, Lda. no valor total de 233.913 €;

A 24 de maio de 2020 foi registado um incêndio na Aerogare do Aeródromo da Graciosa, o qual teve origem na zona do grupo gerador de emergência. O incêndio lavrou principalmente na sala do gerador de emergência, tendo-se alastrado para o teto, evoluindo para a zona do armazém de material de placa. Na sequência

dos danos provocados pelo incêndio no Aeródromo decorreram diversos estragos, quer em equipamentos, quer em infraestruturas, que foram necessários corrigir e substituir, nomeadamente:

Fornecimento e Instalação de 2 novos Detetores de Vestígios de Explosivos (DVE) para o Aeródromo;

Revisão integral dos 2 equipamentos de RX, com principal incidência no RX das Cargas que, embora exteriormente tivesse ficado incólume, interiormente ficou bastante danificado;

Empreitada de Recuperação da Área do Armazém de Material Placa do Aeródromo, cujos procedimentos de contratação pública para o projeto e para a empreitada foram concluídos, estimando-se o início das obras para fevereiro/março de 2021.

Conclusão dos trabalhos da Empreitada de Instalação dos Sistemas PAPI e RTIL nas Pistas 09-27 do Aeródromo, adjudicados à empresa Tecnovia Açores, S.A., no valor total de 289.500 €;

Realização de Flight Checks ao Novo Sistema de PAPIs para posterior aprovação pela ANAC;

Iniciados os procedimentos de contratação pública para a Empreitada de Requalificação e Ampliação da Aerogare do Aeródromo;

Fornecimento e Instalação de um gravador de comunicações AFIS para a Torre de Controlo.

Conclusão do procedimento de contratação pública para a Prestação de Serviços de Controlo de Pragas;

Conclusão do procedimento de contratação pública para os Serviços de Segurança Privada da Aviação Civil;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Transportadores de Bagagem;

Em curso o procedimento de contratação pública para o Fornecimento de 3 (três) Viaturas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção das Viaturas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para as Portas Automáticas e Portões seccionados;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para os Sistemas de Segurança;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção Preventiva dos Equipamentos Eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, Caixas Retentoras de hidrocarbonetos).

Aeródromo da ilha do Corvo

Conclusão do procedimento de contratação pública para a Construção de uma Garagem para Abrigo das Novas Viaturas de Bombeiros do Aeródromo;

Conclusão da Empreitada da Instalação dos Sistemas APAPI nas Pistas 11-29 do Aeródromo;

Conclusão do procedimento de contratação pública para a Prestação de Serviços de Controlo de Pragas;

Conclusão do procedimento de contratação pública para os Serviços de Segurança Privada da Aviação Civil;

Em curso a Elaboração do Projeto de Ampliação e Remodelação da Aerogare e do Edifício SSLCI do Aeródromo;

Entrega de duas Viaturas de Combate a Incêndios (registando-se a chegada de uma viatura ao Aeródromo do Corvo em dezembro de 2020, encontrando-se a outra estacionada no Aeródromo da Ilha de São Jorge, até que se conclua os trabalhos de construção da garagem para abrigo das viaturas);

Em execução os trabalhos de Reposição da Vedação para colocação da Torre de Controlo no Lado Ar do Aeródromo (em 2019 tinham sido concluídos os trabalhos da Reposição da Vedação no âmbito da Instalação dos Sistemas APAPI);

Fornecimento e Instalação de um gravador de comunicações AFIS para a Torre de Controlo;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Transportadores de Bagagem;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção das Viaturas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para as Portas Automáticas e Portões seccionados;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para os Sistemas de Segurança;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção Preventiva dos Equipamentos Eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, Caixas Retentoras de hidrocarbonetos).

Aerogare da ilha das Flores

Conclusão dos trabalhos de construção civil na Zona de Cargas para a separação entre o Lado Ar e o Lado Terra;

Conclusão do procedimento de contratação pública para a Prestação de Serviços de Controlo de Pragas;

Conclusão do procedimento de contratação pública para os Serviços de Segurança Privada da Aviação Civil;

Em curso a realização dos trabalhos de intervenção na cobertura do Acesso de Passageiros à Pista;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção dos Transportadores de Bagagem;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção das Viaturas de Combate a Incêndios;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para as Portas Automáticas e Portões seccionados;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica para os Sistemas de Segurança;

Em curso o Contrato relativo à Prestação de Serviços de Manutenção Preventiva dos Equipamentos Eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, Caixas Retentoras de hidrocarbonetos).



É assumido ao mais alto nível de gestão, com determinação para todos os níveis de atuação, que o Grupo SATA tem o comprometimento de desenvolver a sua atividade em estrita observância da legalidade, nas formas que pode assumir, de leis e demais disposições normativas de convenções ou regulamentos, emanados de entidades internacionais, comunitárias, nacionais e regionais.

ASPETOS REGULAMENTARES



Principais alterações legislativas com impacto na gestão do Grupo SATA em 2020

Diplomas gerais

Regulamento Delegado (UE) 2020/2148 da Comissão | Sumário: Altera o Regulamento (UE) 139/2014 no que se refere à segurança da pista e aos dados aeronáuticos.

Portaria n.º 135/2020 de 2 de junho | Sumário: Procede à 1ª alteração ao Regulamento Técnico de Segurança Contra Incêndios em Edifícios;

Portaria n.º 208/2020 de 1 de setembro | Sumário: Procede à alteração da Portaria n.º 773/2009, de 21 de julho;

Decreto-Lei n.º 101-D/2020 de 7 de dezembro | Sumário: Estabelece os requisitos aplicáveis a edifícios para a melhoria do seu desempenho energético e regula o Sistema de Certificação Energética de Edifícios, transpondo a Diretiva (UE) 2018/844 e parcialmente a Diretiva (UE) 2019/944.

Circular de Informação Aeronáutica n.º 01/2020 da ANAC | Sumário: Regula o sistema de comunicação obrigatória de ocorrências relativas a operações com aeronaves, fatores técnicos, manutenção e reparação de aeronaves, tráfego aéreo, aeródromos, operações em terra e com aeronaves não complexas a motor.

Circular de Informação Aeronáutica n.º 19/2020 da ANAC | Sumário: Estabelece as Linhas Orientadoras - procedimento para a gestão e notificação de alterações nos Aeródromos - Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro;

Instrução de Segurança da Aviação Civil n.º 1836, de 13 de julho de 2020 | Sumário: Define a Política Interna de Cultura de Segurança.

Decreto Legislativo Regional n.º 1/2020/A, de 8 de janeiro | Sumário: Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano 2020.

Notas: Contratação de trabalhadores; gestão operacional das empresas públicas; aumentos de encargos com pessoal; alienação de participações sociais da Região na SATA Internacional - Azores Airlines; limitação das remunerações dos gestores públicos regionais.

Portaria n.º 27/2020, de 31 de janeiro | Notas: Procede à atualização anual do valor do indexante dos apoios sociais (IAS).

Portaria n.º 30/2020, de 31 de janeiro | Sumário: Estabelece a idade normal de acesso à pensão de velhice em 2021.

Decreto Regulamentar Regional n.º 5/2020/A, de 14 de fevereiro | Sumário: Execução do Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2020. | **Notas:** Empresas integradas no SPER que atuam no sector da aviação civil, assim como as suas respetivas empresas participadas, são excecionadas das restrições relativas ao aumento dos encargos com pessoal.

Decreto-Lei n.º 7/2020, de 3 de março | Sumário: Revê o modelo de prestação dos serviços de atribuição de faixas horárias e de horários facilitados nos aeroportos nacionais.

Despacho n.º 331/2020, de 5 de março | Notas: Determinação de elaboração do plano de contingência Covid-19.

Resolução do Conselho do Governo n.º 66/2020, de 23 de março | Notas: Aumento do capital social da SATA Air Açores, S.A.

Portaria n.º 79/2020, de 24 de março | Sumário: Primeira alteração à Portaria n.º 77-C/2014, de 1 de abril, que estabelece os aeroportos e os aeródromos nos quais é devida a taxa de segurança.

Lei n.º 2/2020, de 31 de março | Sumário: Orçamento do Estado para 2020. | **Notas:** Normal desenvolvimento das carreiras; aplicação contratação coletiva no sector público empresarial.

Resolução do Conselho do Governo, n.º 161/2020, de 9 de junho | Notas: Reforça o montante a transferir em 2020 por decorrência do aumento do capital social da SATA Air Açores.

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 21/2020/A, de 19 de junho | Sumário: Recomenda ao Governo Regional dos Açores que retire a autorização que concedeu à SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., para alienar ações de parte do capital social da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Resolução do Conselho do Governo n.º 172/2020, de 22 de junho | Notas: Autoriza a alteração do contrato de concessão do serviço aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores (encaminhamentos).

Decreto-Lei n.º 35/2020, de 13 de julho | **Sumário:** Altera a proteção dos trabalhadores contra os riscos ligados à exposição durante o trabalho a agentes cancerígenos ou mutagénicos, transpondo as Diretivas (UE) 2017/2398, 2019/130 e 2019/983.

Lei n.º 27/2020, de 23 de julho | **Sumário:** Aprova o regime jurídico da constituição e do funcionamento dos fundos de pensões e das entidades gestoras de fundos de pensões, transpondo a Diretiva (UE) 2016/2341 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016.

Decreto-Lei n.º 70/2020, de 16 de setembro | **Sumário:** Atualiza a idade de acesso às pensões e elimina o fator de sustentabilidade nos regimes de antecipação da idade de pensão de velhice do regime geral de segurança social.

Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro | **Notas:** Ajuste direto OSP para RAA.

Decreto-Lei n.º 83/2020, de 6 de outubro | **Sumário:** Altera os regimes sancionatórios aplicáveis aos regimes jurídicos do céu único europeu e executa o Regulamento (UE) 2015/340.

Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro | **Notas:** Autoriza a concessão de garantias relativas aos financiamentos a contrair pela SATA Air Açores.

Decreto-Lei n.º 101/2020, de 26 de novembro | **Sumário:** Procede à criação de uma licença especial para reestruturação familiar e do respetivo subsídio, no âmbito do crime de violência doméstica.

Decreto-Lei n.º 101-E/2020, de 7 de dezembro | **Sumário:** Transpõe a Diretiva (UE) 2018/957, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

Decreto-Lei n.º 102-A/2020, de 9 de dezembro | **Sumário:** Altera as prescrições mínimas de proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores contra os riscos da exposição a agentes biológicos durante o trabalho e transpõe as Diretivas (UE) 2019/1833 e 2020/739.

Decreto Regulamentar Regional n.º 28/2020/A, de 10 de dezembro | **Sumário:** Orgânica do XIII Governo Regional dos Açores.

Decreto-Lei n.º 109-A/2020, de 31 de dezembro | **Sumário:** Fixa o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2021.

Diplomas Covid-19

Circular de Informação Aeronáutica n.º 08/2020 da ANAC | **Sumário:** Estabelece a derrogação excecional da execução das manutenções preventivas locais dos sistemas adequados para o desempenho das funções atribuídas aos prestadores de serviço de Comunicações, Navegação e Vigilância com certificado emitido nos termos da alínea h), do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março, por força das medidas de combate à pandemia de Covid-19.

Circular de Informação Aeronáutica n.º 15/2020 da ANAC | **Sumário:** Concede a prorrogação excecional do prazo de validade para a realização do Exercício à Escala Total e consequentemente a realização dos procedimentos necessários para a aprovação da nova versão do Plano de Emergência do Aeródromo, por força das medidas de combate à pandemia de Covid-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 10-A/2020, de 13 de março | **Sumário:** Aprova um conjunto de medidas relativas à situação epidemiológica do novo Coronavírus - Covid-19. | **Notas:** Lay-off simplificado.

Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março | **Sumário:** Estabelece medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica do novo Coronavírus – Covid-19. | **Notas:** faltas isolamento profilático.

Portaria n.º 71-A/2020, de 15 de março | **Sumário:** Define e regulamenta os termos e as condições de atribuição dos apoios imediatos de caráter extraordinário, temporário e transitório, destinados aos trabalhadores e empregadores afetados pelo surto do vírus Covid-19, tendo em vista a manutenção dos postos de trabalho e mitigar situações de crise empresarial.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 10-B/2020, de 16 de março | **Sumário:** Repõe, a título excecional e temporário, o controlo documental de pessoas nas fronteiras no âmbito da situação epidemiológica provocada pelo novo coronavírus SARS-CoV-2 e da doença Covid-19.

Resolução do Conselho do Governo n.º 63/2020, de 17 de março | **Notas:** Declaração da situação de contingência em todo o território da Região Autónoma dos Açores.

Resolução do Conselho do Governo n.º 64/2020, de 19 de março | **Notas:** Determina o encerramento total, a partir das 00:00 horas (hora dos Açores) de terça-feira, 17 de março de 2020, de todos os serviços públicos da administração regional direta e indireta, incluindo institutos públicos e empresas públicas através de formas alternativas de prestação de trabalho, incluindo teletrabalho, mantendo a prontidão dos trabalhadores nas suas residências. Determina ao Conselho de Administração da Azores Airlines que concentre a sua atividade operacional no aeroporto de Ponta Delgada, de forma a otimizar o trabalho das autoridades de saúde pública, exceto os voos de transporte de carga ou casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional. Ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, é suspenso o respetivo contrato nas ligações aéreas de todas as ilhas dos Açores para a ilha Terceira, e da ilha Terceira para todas as outras ilhas dos Açores, exceto na parte respeitante a voos de transporte de carga ou casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional.

Resolução da Assembleia da República n.º 15-A/2020, de 18 de março | **Sumário:** Autorização da declaração do estado de emergência. | **Notas:** Abrange todo o território nacional.

Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março | **Sumário:** Declara o estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

Despacho n.º 3427-A/2020, de 18 de março | **Sumário:** Interditada o tráfego aéreo com destino e a partir de Portugal de todos os voos de e para países que não integram a União Europeia, com determinadas exceções.

Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março | **Sumário:** Medidas excecionais e temporárias de resposta à situação epidemiológica provocada pelo coronavírus SARS-CoV-2 e da doença Covid-19.

Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março | **Sumário:** Procede à execução da declaração do estado de emergência efetuada pelo Decreto do

Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março.

Resolução do Conselho do Governo n.º 67/2020, de 24 de março | **Notas:** Medida extraordinária que cria o complemento regional ao apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial.

Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020, de 25 de março | **Notas:** Aprovação, ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, da suspensão das ligações aéreas da SATA Air Açores entre todas as ilhas da Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional.

Orientações ao Conselho de Administração da Azores Airlines para suspender todas as ligações aéreas do exterior à Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional.

Decreto-Lei n.º 10-F/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e temporário de cumprimento de obrigações fiscais e contribuições sociais, no âmbito da pandemia da doença Covid-19.

Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece uma medida excecional e temporária de proteção dos postos de trabalho, no âmbito da pandemia de Covid-19. | **Notas:** Lay-off simplificado.

Decreto-Lei n.º 10-J/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece medidas excecionais de proteção dos créditos das famílias, empresas, instituições particulares de solidariedade social e demais entidades da economia social, bem como um regime especial de garantias pessoais do Estado, no âmbito da pandemia da doença Covid-19.

Decreto-Lei n.º 10-K/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e temporário de faltas justificadas motivadas por assistência à família, no âmbito da pandemia da doença Covid-19.

Resolução do Conselho do Governo n.º 77/2020, de 27 de março | **Notas:** Passageiros que aterrem na Região Autónoma dos Açores cumprem confinamento obrigatório, por catorze dias.

Despacho n.º 4328-A/2020, de 8 de abril | **Sumário:** Substitui o Despacho n.º 4270 -A/2020, de 7 de abril, que estabelece para o transporte aéreo os casos em que não se aplica o previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 33.º do Decreto n.º 2 -B/2020. | **Notas:** A regra da redução do número máximo de passageiros por transporte para um terço do número máximo de lugares disponíveis, por forma a garantir a distância adequada entre os utentes dos transportes, aplica-se igualmente ao transporte aéreo.

Portaria n.º 94-A/2020, de 16 de abril | **Sumário:** Regulamenta os procedimentos de atribuição dos apoios excecionais de apoio à família, dos apoios extraordinários à redução da atividade económica de trabalhador independente e à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial, do diferimento das contribuições dos trabalhadores independentes e do reconhecimento do direito à prorrogação de prestações do sistema de segurança social. | **Notas:** Critério de determinação da retribuição para efeitos de lay-off.

Decreto-Lei n.º 20-F/2020, de 12 de maio | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e temporário relativo aos contratos de seguro.

Resolução do Conselho do Governo n.º 144/2020, de 18 de maio | **Notas:** Isenção do pagamento das taxas de ocupação das licenças de utilização do domínio público aeroportuário de que beneficia a SGA.

Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2020, de 18 de maio | **Notas:** atribuição de complemento regional aos trabalhadores abrangidos pelo regime do lay-off simplificado.

Portaria n.º 125/2020, de 25 de maio | **Sumário:** Revoga a Portaria n.º 106/2020, de 2 de maio, que estabelece para o transporte aéreo um limite máximo de passageiros. | **Notas:** Aprovação, ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, da retoma, a partir das 00:00 horas, do dia 29 de maio, das ligações aéreas da SATA Air Açores entre todas as ilhas da Região, de forma progressiva e gradual, em função da capacidade operacional da companhia.

Resolução do Conselho do Governo n.º 159/2020, de 29 de maio | **Notas:** Aprovação, ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, da retoma, a partir das 00:00 horas, do dia 29 de maio, das ligações aéreas da SATA Air Açores entre todas as ilhas da Região, de forma progressiva e gradual, em função da capacidade operacional da companhia.

Resolução do Conselho do Governo n.º 181/2020, de 30 de junho | **Notas:** Prorrogação, até 31 de outubro de 2020, do calendário para a recolha do Relatório Único.

Despacho n.º 6948-A/2020, de 6 de julho | **Sumário:** Determina a realização de controlo de temperatura e de testes à Covid-19 nos aeroportos.

Decreto-Lei n.º 46-A/2020, de 30 de julho | **Sumário:** Cria o apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial com redução temporária do período normal de trabalho.

Resolução do Conselho do Governo n.º 213/2020, de 7 de agosto | **Notas:** Contempla o regresso dos trabalhadores do SPER ao seu local habitual de trabalho.

Decreto-Lei n.º 79-A/2020, de 1 de outubro | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e transitório de reorganização do trabalho e de minimização de riscos de transmissão da infeção da doença Covid-19 no âmbito das relações laborais.

A proximidade legislativa, mais acentuada no direito interno, e que foi incrementada pela produção de legislação excecional no contexto da pandemia de Covid-19, explica que a enunciação de diplomas não é exaustiva, referenciando-se normativos que mais atenção mereceram ou mais impactantes foram na organização.

Aplicação de Resultados

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


Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 995.771 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 29 de abril de 2021


Conselho de Administração



Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)

Sobre o relatório

O relatório incide sobre a atividade da SATA Gestão de Aeródromos durante o ano de 2020 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho da SATA Gestão de Aeródromos.

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

À semelhança de anos anteriores, o relatório foi elaborado de acordo com as *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 2020, e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da Global Reporting Initiative (GRI).

Verificação externa

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

Contactos

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

- Acordos Code-Share** Acordos de cooperação entre companhias. Estes acordos permitem que os passageiros reservem voos em duas ou mais companhias aéreas parceiras e façam um itinerário que inclui cidades não operadas por uma só empresa.
- ANAC** Agência Nacional de Aviação Civil.
- AVAC** Aquecimento, ventilação e ar condicionado.
- 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.
- Brokers** Empresas de contratação aérea.
- CA** Conselho de Administração do Grupo SATA.
- CELE** Comércio Europeu de Licenças de Emissões.
- Charter** Voo reservado por uma agência de viagens, para a deslocação dos seus clientes.
- Corporate Prime** Serviço charter personalizado, com vantagens exclusivas.
- CORSIA** Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.
- COSO** Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.
- CO₂** Dióxido de Carbono.
- CTKs** Número de toneladas de carga multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- EBITDA** Ganhos antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização.
- EFB** Electronic Flight Bag.
- EGAR** Guia Eletrónica de Acompanhamento de Resíduos.
- E-Learning** Modalidade de ensino a distância veiculado através da Internet.
- ERA** European Regional Airlines Association.
- ETAR** Estação de tratamento de águas residuais.
- FMI** Fundo Monetário Internacional.
- FSE** Fornecimentos e Serviços Externos.
- FUEL** Combustível.
- GSA** General Sales Agent - Representante comercial para companhias aéreas, num país específico ou região.
- GEE** Gases com Efeito de Estufa.
- GFEE** Gases Fluorados com Efeitos de Estufa.
- Grupo SATA** Constituído pela SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos.
- Handling** Serviço de assistência ao passageiro e às aeronaves durante as operações de partida e chegada no aeroporto.
- Hazard** Perigosidade; caracteriza os eventos geofísicos extremos que são capazes de causar um desastre.
- HUB** designação para aeroportos utilizados como ponto de transferência para que os passageiros cheguem até seu destino final.
- IATA** International Air Transport Association.
- ICAO** International Civil Aviation Organization.
- IFRS** International Financial Reporting Standards.
- IHPC** Índice Harmonizado de Preços do Consumidor.
- IIRC** International Integrated Reporting Council.
- INE** Instituto Nacional de Estatística.
- ISO** International Organization for Standardization.
- Jet fuel** Combustível para aviões.
- Lay-off** Redução temporária dos períodos normais de trabalho ou suspensão dos contratos de trabalho efetuada por iniciativa das empresas, durante um determinado tempo.
- Load Factor** Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK (Available Seat Kilometers - Número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade disponível de passageiros.)
- LUTS** Lugares Utilizados - Número de passageiros transportados, incluindo passageiros em trânsito.
- ODS** Gases que empobrecem a camada de ozono.
- OMS** Organização Mundial de Saúde.
- OSP** Obrigações de Serviço Público.
- Passenger-Load-Factor** Coeficiente de Ocupação por Passageiros (Load Factor de Passageiros).
- PIB** Produto Interno Bruto.
- RAA** Região Autónoma dos Açores.
- Revenue-Passenger-Kilometres (RPK)** Receitas de passageiros por quilómetros. Receitas por passageiro transportado, multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- RNP** Required navigation performance. Tipo de aproximação por navegação autónoma.
- Safety** Segurança operacional.
- Security** Segurança contra atos ilícitos.
- SPER** Sector Público Empresarial Regional.
- SREA** Serviço Regional de Estatística dos Açores.
- SGA** SATA Gestão de Aeródromos.
- SGPS** Sociedade Gestora de Participações Sociais.
- Stakeholders** Pessoas que possuem algum tipo de interesse nos processos e resultados da empresa.
- t CO₂e** Toneladas de CO₂ equivalente.
- TFUE** Tratado de Funcionamento da União Europeia.
- Tour Operação** Voos em regime charter contratados por Operadores Turísticos.
- VFR** Segmento de Turismo de lazer (visiting friends and relatives).

ANEXOS

FINANCEIROS



SATA – Gestão de Aeródromos, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2020

Índice das Demonstrações Financeiras

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
1. Introdução.....	8
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19.....	10
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras.....	13
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	13
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES.....	13
3. Principais políticas contabilísticas.....	14
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	15
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	15
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS.....	16
3.4 ATIVOS FINANCEIROS.....	17
3.5 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS.....	19
3.6 INVENTÁRIOS.....	19
3.7 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	20
3.8 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	20
3.9 CAPITAL SOCIAL.....	20
3.10 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS.....	20
3.11 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	21
3.12 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO.....	21
3.13 PROVISÕES.....	22
3.14 LOCAÇÕES.....	22
3.15 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS.....	24
3.16 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO.....	24
3.17 RÉDITO.....	25
3.18 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA.....	26
3.19 EVENTOS SUBSEQUENTES.....	26
4. Políticas de gestão de risco financeiro.....	27
4.1 FATORES DO RISCO FINANCEIRO.....	27
4.2 GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL.....	29
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	29
5.1 PROVISÕES (NOTA 19).....	30
5.2 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6).....	30
5.3 IMPARIDADES (NOTA 6, 9 E 10).....	30
6. Ativos fixos tangíveis.....	31

7. Ativos e passivos por impostos diferidos	33
8. Inventários	34
9. Clientes.....	34
10. Outras contas a receber	35
11. Outros ativos correntes	36
12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar	37
13. Caixa e equivalentes de caixa.....	37
14. Capital e Reservas.....	37
15. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....	38
16. Fornecedores.....	39
17. Outras contas a pagar.....	39
18. Outros passivos correntes.....	40
19. Provisões	40
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros.....	40
21. Serviços prestados	41
22. Fornecimentos e serviços externos.....	41
23. Gastos com o pessoal	42
24. Outros gastos e perdas	43
25. Gastos e rendimentos financeiros	43
26. Imposto do exercício.....	44
27. Contingências.....	45
28. Partes relacionadas.....	45
29. Eventos subsequentes	46

Demonstração da posição financeira

	Nota	2020	2019
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	13 929	61 630
Investimentos financeiros		447	447
Ativos por impostos diferidos	7	-	10 034
		14 376	72 111
Corrente			
Inventários	8	704	1 452
Clientes	9	278 205	62 217
Outras contas a receber	10	9 112 665	10 627 845
Outros ativos correntes	11	57 980	296 644
Imposto sobre o rendimento a receber	12	1 182	65 952
Caixa e equivalentes de caixa	13	107 501	53 100
		9 558 237	11 107 210
Total do Ativo		9 572 612	11 179 321
Capital Próprio			
Capital social	14	250 000	250 000
Reservas legais	14	91 557	91 557
Resultados acumulados	14	2 258 054	2 189 291
Resultado líquido do exercício		(995 771)	68 762
Total Capital Próprio		1 603 840	2 599 610
Passivo			
Não corrente			
Provisões	19	-	6 000
Passivos com obrigações contratuais	15	-	27 884
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	587 428	-
Passivos por impostos diferidos	7	-	7 937
		587 428	41 821
Corrente			
Empréstimos obtidos	15	803 500	903 500
Passivos com obrigações contratuais	15	-	26 945
Fornecedores	16	1 754 501	3 154 024
Outras contas a pagar	17	4 794 042	4 382 711
Outros passivos correntes	18	29 303	70 710
		7 381 345	8 537 890
Total Passivo		7 968 773	8 579 711
Total do Capital Próprio e Passivo		9 572 612	11 179 321

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

Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Serviços prestados	21	3 274 308	3 225 004
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	8	(9 426)	(4 459)
Fornecimentos e serviços externos	22	(2 975 301)	(2 804 574)
Gastos com o pessoal	23	(854 899)	(852 749)
Gastos de reestruturação	23	(587 428)	-
Gastos/ reversões de depreciação	6	(34 784)	(36 172)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	9	1 337	5 207
Provisões (aumentos/reduções)	19	6 000	70 500
Outros rendimentos e ganhos		206	66
Outros gastos e perdas	24	(81 967)	(10 770)
Resultado operacional		(1 261 955)	(407 947)
Gastos financeiros	25	(109 076)	(120 012)
Rendimentos financeiros	25	378 732	582 473
Resultados antes de impostos		(992 299)	54 514
Imposto sobre o rendimento do exercício	26	(3 472)	14 248
Resultado líquido do exercício		(995 771)	68 762

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado líquido do exercício		<u>(995 771)</u>	<u>68 762</u>
Outros rendimentos do exercício - líquidos de imposto		<u>-</u>	<u>-</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(995 771)</u>	<u>68 762</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
1 de Janeiro de 2019		250 000	91 557	331 133	1 858 158	2 530 848
Rendimento integral do exercício		-	-	-	68 762	68 762
Aplicação do resultado líquido do exercício	14	-	-	1 858 158	(1 858 158)	-
		-	-	1 858 158	(1 789 396)	68 762
A 31 de dezembro de 2019		250 000	91 557	2 189 291	68 762	2 599 610
Rendimento integral do exercício		-	-	-	(995 771)	(995 771)
Aplicação do resultado líquido do exercício	14	-	-	68 762	(68 762)	-
		-	-	68 762	(1 064 534)	(995 771)
A 31 de dezembro de 2020		250 000	91 557	2 258 054	(995 771)	1 603 840

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		5 434 673	7 068 129
Pagamentos a fornecedores		(5 703 667)	(7 665 824)
Pagamentos ao pessoal		(855 915)	(831 604)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(240)	(240)
Caixa gerada pelas operações		(1 125 149)	(1 429 539)
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		61 940	(191 230)
Outros recebimentos/pagamentos		(45 364)	(18 625)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(1 108 573)	(1 639 394)
Fluxos de caixa das actividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(12 098)	(17 715)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	10		
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	10	1 390 762	1 864 287
Juros e rendimentos similares		5 526	18
Fluxos de caixa líquidos das actividades de investimento		1 384 190	1 846 590
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	15	3 450 000	6 100 000
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo			
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	15	(3 550 000)	(6 200 000)
Passivos com obrigações contratuais		(12 140)	(9 358)
Juros e gastos similares		(109 076)	(117 230)
Juros de passivos com obrigações contratuais		-	(2 782)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		(221 216)	(229 370)
Varição de caixa e seus equivalentes			
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	13	54 401	(22 174)
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	13	53 100	75 274
		107 501	53 100

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA- Gestão de Aeródromos, S.A. (“Empresa” ou “SATA”) é uma sociedade anónima, com sede na Avenida Infante D. Henrique, em Ponta Delgada, detida a 100% pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”), que foi constituída em 12 de janeiro de 2005 e tem por objeto social a exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores.

O Governo Regional dos Açores, em resultado do concurso público, atribuiu à Empresa a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado em 1 de julho de 2005 (Nota 3.16), o qual foi renovado por mais cinco anos, com efeitos a partir de 2 julho de 2015.

Em virtude de o contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil ter terminado em junho de 2020, o contrato de concessão foi renovado por mais um período de 5 anos com início em 1 de julho de 2020.

Em março o mundo depara-se com a declaração de situação pandémica, derivada do vírus SARS-COV-2, causador da doença COVID-19, originário da China, mas que rapidamente se alastrou a todos os países do mundo, marcando o ano de 2020 como o ano de uma das maiores crises económicas do mundo e de saúde pública. A pandemia provocou um forte abalo na economia mundial, quebrando cadeias de abastecimento, impossibilidades de fornecimento e quebras bruscas na procura. Neste cenário, o sector da aviação foi um dos mais afetados, com cancelamentos de voos e paralisação de atividade por encerramento de fronteiras e reclusão dos países, como forma de proteção contra a propagação da doença, consequentes reembolsos a clientes e impactos em tesouraria das companhias sem precedentes.

Alexandre de Juniac, CEO da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association), no *press release* datado fevereiro de 2021, descreve o ano de 2020 como uma catástrofe, o impacto nas companhias aéreas europeias foi tremendo, representando uma média de quebra de tráfego de cerca de 73,7% em relação a 2019. O Grupo SATA¹ não foi alheio a estes constrangimentos e impactos. O fecho das fronteiras de inúmeros países, a proibição de aglomerações e o medo generalizado da contaminação contribuíram para a impossibilidade de uma previsão para a normalização.

Até à data, a situação não mudou muito face a 2020, pois com a segunda e terceira vagas da COVID-19 estão a ser impostas mais quarentenas e mais restrições na Europa, o que vai deteriorar significativamente a aviação europeia. Apesar deste cenário, a vacinação contra a COVID-19 traz sinais encorajadores para a recuperação económica no segundo semestre de 2021.

¹ Constituído pela Sata Air Açores S.A., Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. e Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a 18 de agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores.

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível garantir o cumprimento de todas as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

Simultaneamente, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estão em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o Governo Regional dos Açores ("GRA"), constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão.

O surto de coronavírus apenas veio agravar os constrangimentos já existentes no Grupo SATA, uma vez que a SATA Air Açores já estava confrontada com dificuldades financeiras, e, em 31 de dezembro de 2019, não era elegível para receber apoio ao abrigo do quadro temporário relativo aos auxílios estatais da Comissão, tendo a Comissão avaliado a medida ao abrigo de outras regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, nomeadamente as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade de 2014.

O auxílio (auxílio de emergência) recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro através de financiamento adicional com o aval do GRA.

Findo este período, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um plano de reestruturação ("Plano de Reestruturação") para que o auxílio possa ser aprovado (auxílio à reestruturação). O plano deve assegurar que a viabilidade a longo prazo do Grupo SATA seja restabelecida sem qualquer apoio estatal suplementar, que a SATA Air Açores contribua a um nível adequado para os custos da sua reestruturação e que as distorções da concorrência criadas pelo auxílio sejam contrabalançadas através de medidas compensatórias.

A 17 de fevereiro a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo.

Simultaneamente, e considerando o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, o GRA, na qualidade de acionista único, decidiu, de forma voluntária, que a SATA Air Açores adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados. Tendo em conta a decisão do acionista, está já em curso um processo de devolução dos aumentos de capital, através do qual já foram devolvidos 51 milhões Euros de um total de 73 milhões de Euros.

A entrega do Plano de Reestruturação, ocorrida a 17 de fevereiro de 2021, prorroga automaticamente a autorização de auxílio de emergência sob a forma de garantia de empréstimo, constante da decisão da Comissão Europeia de 18 de agosto de 2020, até à adoção pela Comissão Europeia de uma decisão definitiva sobre o Plano de Reestruturação, nos termos do parágrafo 55, d), ii) das Orientações da Comissão Europeia relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 29 de abril de 2021. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

O Conselho de Administração entende que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e desempenho financeiro e fluxos de caixa.

1.1 Impacto Pandemia COVID-19

No atual contexto de emergência de saúde pública, em que a Organização Mundial de Saúde declarou a pandemia coronavírus (COVID-19), diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas, com impacto na mobilidade das populações e na economia em geral. O que resultou na imposição de restrições adicionais nos mercados onde o Grupo SATA opera.

Desta forma, a posição financeira da Empresa e os resultados do exercício de 2020, foram impactados pelos efeitos da pandemia COVID-19.

1.1.1 Continuidade de operações

A pandemia Covid-19 escalou o nível de incerteza a nível global. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia nem a que ritmo decorrerá a recuperação económica e social, tanto em Portugal como no mundo. Tudo estará dependente do sucesso do processo de vacinação e da consequente imunidade de grupo, condição essencial para o fim das restrições à atividade económica. Paira uma grande incerteza como ficará a economia portuguesa e todas as outras depois desta brutal crise sanitária.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia, e que estas possam afetar o setor da aviação, fazendo com que restrições de viagens sejam impostas faseadamente, reduzindo a confiança dos passageiros, atrasa a recuperação deste setor, um dos mais afetados pela pandemia de COVID-19. A aviação europeia enfrenta o maior desafio da sua história. No primeiro trimestre de 2021, a situação não mudou muito, face a 2020, uma vez que, com a segunda e terceira vagas da COVID-19 estão a ser impostas mais quarentenas e mais restrições na Europa, deteriorando significativamente a aviação europeia.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil, ICAO, o impacto da pandemia de COVID-19 na Europa em 2020, resultou numa redução de 60% do tráfego aéreo no conjunto do ano face a 2019, equivalente a menos 1,7 mil milhões de passageiros, o que causou a perda de 191 mil postos de trabalho em toda a cadeia de valor associada à aviação. Já na carga a tendência foi diferente, já que o número de voos de carga aumentou à medida que as companhias aéreas transformaram os aviões de passageiros em cargueiros para atender às necessidades provisórias do mercado, como o transporte de material médico para colmatar as carências de cada país.

Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, o Conselho de Administração considerou o Grupo SATA como um grupo em atividade, avaliando as previsões financeiras num horizonte de tempo de pelo

menos um ano e analisando, em particular, a posição comercial do Grupo no contexto da atual pandemia COVID-19. O Grupo SATA procurou atuar de imediato em várias frentes por forma a minimizar o impacto do Covid-19, tendo avançado com inúmeras medidas, nomeadamente i) renegociação de contratos e prazos de pagamento, ii) suspensão e adiamento de investimentos não críticos, iii) corte de despesas, iv) suspensão da contratação de novos colaboradores, v) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre muitas outras.

Na sequência dos impactos originados pela pandemia COVID-19 no setor do transporte aéreo, em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, por forma a que seja possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

Simultaneamente, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estão em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o Governo Regional dos Açores (“GRA”), constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão.

O auxílio de emergência recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro, através de financiamento adicional com o aval do GRA. Findo este período, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um plano de reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado (auxílio à reestruturação).

Neste sentido, a 17 de fevereiro, a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo.

Simultaneamente, e considerando o plano de reestruturação da SATA, o GRA, na qualidade de acionista único da SATA Air Açores, decidiu, de forma voluntária, que a SATA Air Açores adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital previamente realizados.

Importa salientar que a entrega do plano de reestruturação, ocorrida a 17 de fevereiro de 2021, prorrogou automaticamente a autorização de auxílio de emergência sob a forma de garantia de empréstimo, constante da decisão da Comissão Europeia de 18 de agosto de 2020, até à adoção pela Comissão Europeia de uma decisão definitiva sobre o plano de reestruturação. Sendo aprovado o Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, o crédito utilizado integrará o auxílio à reestruturação nele compreendido.

O orçamento de 2021, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento gradual da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego no segundo semestre do ano graças ao progresso da vacinação. Contudo, será um ano igualmente difícil. Comparando com 2019, antecipa-se uma quebra em termos do número de passageiros, com o *Load Factor* a níveis significativamente mais baixos. Consequentemente, as necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pela Administração de modo a monitorizarem as necessidades de liquidez, sendo revista regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da sua atividade e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como preço de combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de dívidas, limitações à mobilidade de pessoas, entre outros.

Importa ainda referir que no âmbito da negociação do Plano de Reestruturação com a Comissão Europeia, em 2021 foi iniciada a discussão para efeitos de obtenção de um auxílio num montante de

cerca de 12 milhões de euros, ao abrigo do regime comunitário de compensação por danos sofridos devido à pandemia COVID-19, de forma a dar uma resposta mais imediata às necessidades atuais de tesouraria do Grupo SATA. Como consequência, o montante de necessidades de tesouraria da companhia constante do Plano de Reestruturação deverá ser ajustado no valor determinado.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo por base: (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2020, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, decorrente da decisão do acionista da SATA Air Açores, no valor de 73 milhões de euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Tendo em consideração a situação atual em que o Grupo SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de euros respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos.

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

Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se mantenham igualmente difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à COVID-19, a queda na receita quando comparado com 2019 deverá ser compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, por forma a que o EBITDA melhore.

Contudo, num contexto de incerteza significativa associada à COVID-19, o Conselho de Administração considera, no entanto, que existem cenários pessimistas que podem lançar dúvidas sobre a capacidade do Grupo conseguir alcançar os resultados estimados em 2021, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção ou mesmo reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, pondo em causa a recuperação gradual da procura, especialmente no segundo semestre de 2021.

Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, o Grupo SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando que as negociações com a Comissão Europeia do plano de reestruturação correm pelo melhor e que o mesmo é aprovado, havendo a injeção de capital no Grupo SATA, não vê o Conselho de Administração preocupação no normal funcionamento da sua operação e no reembolso das suas dívidas, quer a fornecedores quer à banca, pelo que que a

continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

O Conselho de Administração não considera igualmente que esses cenários pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade do negócio.

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela Empresa 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 2020.

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 serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, 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 as demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

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

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória em 31 de dezembro de 2020

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2020, são como segue:

Novas normas e alterações às normas que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2020, ainda não endossadas pela EU:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 3 – Concentrações de atividades empresariais	Alteração da definição de negócio.	1 de janeiro de 2020
IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 – Reforma das taxas de juro de referência - fase 1	Introdução de isenções à contabilidade de cobertura com o objetivo de que a reforma das taxas de juro referência não determine a cessação da contabilidade de cobertura.	1 de janeiro de 2020
IAS 1 – Apresentação das demonstrações financeiras; IAS 8 – Políticas contabilísticas, alterações nas estimativas contabilísticas e erros	Atualização da definição de material, na aplicação das normas às demonstrações financeiras como um todo	1 de janeiro de 2020
Estrutura concetual - Alterações na referência a outras IFRS	Alteração a algumas IFRS relativamente a referências cruzadas e esclarecimentos sobre a aplicação das novas definições de ativos / passivos e gastos / rendimentos	1 de janeiro de 2020

* Exercícios iniciados em ou após

Novas normas, alterações às normas e interpretações efetivas a 1 de janeiro de 2021:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
Normas:		
IFRS 16 – Bonificações de rendas relacionadas com o COVID-19	Aplicação de isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionadas com a COVID-19, como modificações	1 de janeiro de 2021
IFRS 4 – diferimento da aplicação da IFRS 9	Fim do diferimento do início da aplicação da IFRS 9 para as entidades com atividade	1 de janeiro de 2021

Novas normas, alterações às normas e interpretações efetivas a 1 de janeiro de 2021 ainda não endossadas pela EU:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Apresentação das demonstrações financeiras - Classificação de passivos	Classificação de um passivo como corrente ou não corrente, em função do direito que uma entidade tem de diferir o seu pagamento. Nova definição de "liquidação" de um passivo	1 de janeiro de 2023
IAS 16 – Rendimentos obtidos antes da entrada em funcionamento	Proibição da dedução do rendimento obtido com a venda de itens produzidos durante a fase de testes, ao custo de aquisição dos ativos tangíveis	1 de janeiro de 2022
IAS 37 – Contratos onerosos – custos de cumprir com um contrato	Clarificação sobre a natureza dos gastos a considerar para determinar se um contrato se tornou oneroso	1 de janeiro de 2022
Ciclo de Melhorias 2018 – 2020	Alterações específicas e pontuais à IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 41	1 de janeiro de 2022
IFRS 3 – Referências à Estrutura conceptual	Atualização às referências para a Estrutura Conceptual e clarificação sobre o registo de provisões e passivos contingentes no âmbito de uma concentração de atividades empresariais	1 de janeiro de 2022
IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 – Reforma das taxas de juro de referência – fase 2	Isenções adicionais relacionadas com os impactos da reforma das taxas de juro referência ("IBOR"), e especialmente a substituição de uma taxa de juro de referência por outra alternativa nos instrumentos financeiros negociados	1 de janeiro de 2021
IFRS 17 – Contratos de seguro	Nova contabilização para os contratos de seguro, contratos de resseguro e contratos de investimento com características de participação discricionária	1 de janeiro de 2023
IFRS 17 – Contratos de seguro (alterações)	Inclusão de alterações à IFRS 17 em áreas como: i) âmbito de aplicação; ii) nível de agregação dos contratos de seguros; iii) reconhecimento; iv) mensuração; v) modificação e desreconhecimento; vi) apresentação da Demonstração da posição financeira; vii) reconhecimento e mensuração da Demonstração dos resultados; e viii) divulgações	1 de janeiro de 2023

* 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 2020, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2020. Relativamente às normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras da Empresa.

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 Empresa.

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 dos resultados, nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros, se relacionadas com empréstimos ou em outros ganhos ou perdas operacionais, para todos os outros saldos/transações.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa não apresentava saldos em moeda estrangeira.

3.2 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis, são efetuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do ativo, e quando necessário registrar 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 contábilística e são aplicadas prospectivamente.

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

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.14.

3.3 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 contábilístico dos ativos, a Empresa registra 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.

3.4 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 à data da assinatura dos respetivos contratos de compra e venda, independentemente da data de liquidação financeira.

A IFRS 9 introduziu um modelo de classificação de ativos financeiros com base no modelo de negócio utilizado na sua gestão ("*business model test*") e nas características dos fluxos de caixa contratuais ("*SPPI test*"), tendo sido substituídos os requisitos anteriormente existentes, que determinavam o enquadramento nas categorias de ativos financeiros da IAS 39. A Empresa classifica os seus ativos financeiros, no momento da sua aquisição, de acordo com os requisitos introduzidos pela IFRS 9, conforme abaixo.

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 por 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.

Instrumentos de capital próprio

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

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

Imparidade de ativos financeiros

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

Outras contas a receber

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.5 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.

3.6 Inventários

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

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

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

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

3.7 Clientes e Outras contas a receber

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

As perdas por imparidade são registadas tendo por base a experiência de perdas reais ao longo de um período que foi considerado estatisticamente relevante e representativas das características específicas do risco de crédito subjacente, ajustadas de informações prospetivas.

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 subsequentemente mensurados ao custo amortizado sendo a diferença entre o valor nominal e o justo valor inicial reconhecida na demonstração dos resultados ao longo do período do empréstimo, utilizando o método da taxa de juro efetiva.

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

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

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

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

3.11 Outras contas a pagar

Os saldos de outras contas a pagar são, inicialmente, registados ao justo valor sendo, subseqüentemente, 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.

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.13 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.

Provisão para reestruturação

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

3.14 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 subseqüentemente 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 3.3.

As locações de valor variável que não dependem de um índice ou taxa não são incluídas na mensuração do passivo de locação e do ativo por direito de uso. Os respetivos 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 Concessão de serviço público aeroportuário

Conforme indicado na nota introdutória, a Empresa tem a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho de 2005, renovado por mais 5 anos com efeitos a 2 de julho de 2015, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores. Com a celebração do referido contrato de concessão, não foram transferidos os ativos construídos pela concedente (no caso concreto a “Região Autónoma dos Açores”, ou a “R.A.A.”) à Empresa, ficando esta, apenas com a responsabilidade da sua manutenção e exploração, e realização de obras por conta da concedente (as quais apenas são relevadas contabilisticamente, através de uma conta a receber, pois com o termo da concessão, tais obras revertem para a concedente).

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

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infra- estruturas:

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

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

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

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

3.17 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.

3.18 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com o método direto. A Empresa classifica na rubrica de caixa e equivalentes de caixa os ativos com maturidade inferior a três meses, e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante. Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, 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.

3.19 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 de risco financeiro

4.1 Fatores 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: 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 e bem assim 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 dos clientes e das restantes dívidas de terceiros, bem como das entidades financeiras onde a Empresa efetua os seus depósitos.

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2020 ou 2019, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

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.

Em resultado do contexto de pandemia, e face às dificuldades de liquidez de todas as empresas provocadas pela disrupção da situação pandémica, o Governo da República aprovou várias medidas de auxílio à liquidez das empresas, entre elas a possibilidade de adesão a moratórias bancárias de capital, juros e encargos, como fosse opção da Empresa, de forma a minimizar o cash-flow out das empresas enquanto durasse o contexto de paralisação da atividade. O Grupo SATA aderiu ao regime das moratórias para todos os financiamentos a médio longo prazo, cobrindo assim cerca de 54% da dívida à data da entrada em vigor do regime.

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.

A tabela seguinte analisa os passivos financeiros da Empresa pelo líquido, por grupos de maturidade relevantes, tendo por base o período remanescente até à maturidade contratual, à data do relato financeiro. Os montantes que constam da tabela são *cash-flows* contratuais não descontados:

	Menos de	Entre
	1 ano	2 a 5 anos
31 de dezembro de 2020		
Empréstimos obtidos:		
- empréstimos bancários	842 264	-
Passivos com obrigações contratuais	-	-
Fornecedores	1 754 501	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	4 823 345	-
	7 420 109	-
	Menos de	Entre
	1 ano	2 a 5 anos
31 de dezembro de 2019		
Empréstimos obtidos:		
- empréstimos bancários	910 913	-
Passivos com obrigações contratuais	27 607	29 936
Fornecedores	3 154 024	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	4 453 421	-
	8 545 965	29 936

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.

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

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 2020 e 2019.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2020 e 2019, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais de 9 milhares de Euros (2019: 9 milhares de Euros).

4.2 Gestão do risco de capital

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

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

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

Em 18 agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores (Empresa detentora da totalidade do capital social da SATA), por forma a que seja possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Este auxílio recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses, findo o qual, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um Plano de Reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado. Neste sentido, a 17 de fevereiro a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa possam, para efeitos de relato financeiro, vir a diferir dos montantes estimados. As

estimativas e os julgamentos que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do exercício seguinte são as que seguem:

5.1 Provisões (Nota 19)

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

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

5.2 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.3 Imparidades (Nota 6, 9 e 10)

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, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital, bem como por quaisquer outras alterações, quer internas quer externas, à Empresa.

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 2020 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2020					
Custo de aquisição	370 288	812	213 879	78 233	663 212
Depreciações acumuladas	<u>(320 168)</u>	<u>(812)</u>	<u>(203 080)</u>	<u>(77 522)</u>	<u>(601 582)</u>
Valor líquido	<u>50 120</u>	<u>-</u>	<u>10 799</u>	<u>711</u>	<u>61 630</u>
Movimento de 2020					
Adições	4 500	-	5 730	-	10 230
Transferências e abates	(64 187)	-	-	-	(64 187)
Depreciação - exercício	(25 999)	-	(8 073)	(712)	(34 784)
Depreciação- transf. e abates	41 040	-	-	-	41 040
Valor líquido	<u>(44 646)</u>	<u>-</u>	<u>(2 343)</u>	<u>(712)</u>	<u>(47 701)</u>
31 de dezembro de 2020					
Custo de aquisição	310 601	812	219 609	78 233	609 255
Depreciações acumuladas	<u>(305 127)</u>	<u>(812)</u>	<u>(211 153)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(595 326)</u>
Valor líquido	<u>5 474</u>	<u>-</u>	<u>8 456</u>	<u>-</u>	<u>13 929</u>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2019					
Custo de aquisição	299 110	812	206 114	78 233	584 269
Depreciações acumuladas	<u>(298 325)</u>	<u>(812)</u>	<u>(190 028)</u>	<u>(76 398)</u>	<u>(565 563)</u>
Valor líquido	<u>785</u>	<u>-</u>	<u>16 086</u>	<u>1 835</u>	<u>18 706</u>
Movimento de 2019					
Adoção IFRS 16	64 187	-	-	-	64 187
Adições	7 144	-	7 765	-	14 909
Transferências e abates	(153)	-	-	-	(153)
Depreciação - exercício	(21 996)	-	(13 052)	(1 124)	(36 172)
Depreciação- transf. e abates	<u>153</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>153</u>
Valor líquido	<u>49 335</u>	<u>-</u>	<u>(5 287)</u>	<u>(1 124)</u>	<u>42 924</u>
31 de dezembro de 2019					
Custo de aquisição	370 288	812	213 879	78 233	663 212
Depreciações acumuladas	<u>(320 168)</u>	<u>(812)</u>	<u>(203 080)</u>	<u>(77 522)</u>	<u>(601 582)</u>
Valor líquido	<u>50 120</u>	<u>-</u>	<u>10 799</u>	<u>711</u>	<u>61 630</u>

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019, foram registados 64.187 Euros de ativos por direito de uso relacionados com a adoção da IFRS 16.

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

7. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2019, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2019 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos e passivos foi de 18,3%.

Ativos por impostos diferidos

Os movimentos ocorridos na rubrica de ativos por impostos diferidos para o exercício apresentado são como se segue:

	Ajustamento da adoção da IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2020	10 034	10 034
Constituição/reversão por resultados (Nota 26)	(10 034)	(10 034)
Movimento do exercício	(10 034)	(10 034)
A 31 de dezembro de 2020	-	-

Prejuízos fiscais

Nos termos da legislação em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2017 são reportáveis durante um período de cinco anos após a sua ocorrência, e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável nos exercícios seguintes. Durante o primeiro semestre de 2020 foi publicado no programa de estabilização económica e social o aumento de dois anos ao prazo de caducidade de cada período de reporte para períodos anteriores a 2020, e o período de doze anos para caducidade dos prejuízos gerados em 2020, bem como foi alterada a percentagem de dedução dos prejuízos gerados em 2020 para 80%.

Os prejuízos fiscais sobre os quais a SATA considera, em 31 de dezembro de 2020, existir incerteza quanto à capacidade de dedução a lucros tributáveis futuros, e como tal sem imposto diferido ativo, tendo em atenção a data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

Exercício do Prejuízo Fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2020	Ano limite para dedução
2017	47 628	2024
2020 (estimado)	370 034	2032

Passivos por impostos diferidos

Os movimentos ocorridos na rubrica de passivos por impostos diferidos para o exercício apresentado são como se segue:

	Ajustamento da adoção da IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2020	7 937	7 937
Constituição/reversão por resultados (Nota 26)	(7 937)	(7 937)
Movimento do exercício	(7 937)	(7 937)
A 31 de dezembro de 2020	-	-

8. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é como se segue:

	2020	2019
Matérias primas /Subsidiárias	704	1 452
Total inventários	704	1 452

O custo dos inventários reconhecidos em 2020 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 9.426 Euros (em 2019: 4.459 Euros).

9. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Clientes	362 150	147 931
	<u>362 150</u>	<u>147 931</u>
Imparidade clientes	(83 945)	(85 714)
Total Clientes	<u>278 205</u>	<u>62 217</u>

O aumento da rubrica de clientes deve-se essencialmente à fatura emitida em dezembro, à Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia, no âmbito do serviço de concessão, a qual foi liquidada no início de 2021.

Imparidade de Clientes

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de janeiro	85 714	90 921
Aumentos/Reduções	(1 337)	(5 207)
Utilizações	(431)	-
A 31 de dezembro	<u>83 945</u>	<u>85 714</u>

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

10. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Empresas do grupo (Nota 28)	8 802 434	9 819 990
DRPFE	229 424	541 569
Acréscimo de rendimentos	41 423	169 839
Outros devedores	39 384	96 447
Outras contas a receber	<u>9 112 665</u>	<u>10 627 845</u>

Em 31 de dezembro de 2019, o acréscimo de rendimentos resulta da estimativa com o proveito a faturar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas, referente ao mês de dezembro de 2019, no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil. Em 31 de

dezembro de 2020, os proveitos referentes ao contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários, já se encontravam totalmente faturados.

Afetos à concessão, encontram-se ainda registados 229.424 Euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (541.569 Euros em 2019). Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas no montante de 4.091.783 Euros (3.917.445 Euros em 2019). Ver Nota 17.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPEE, detalham-se como segue:

Ilha	2020			
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
Pico	11 938 101	9 390 972	(10 386 590)	(995 617)
S. Jorge	32 499 889	29 882 026	(30 642 992)	(760 966)
Flores	942 877	717 935	(862 917)	(144 982)
Corvo	8 861 558	5 481 064	(6 303 645)	(822 582)
Graciosa	15 573 508	5 910 986	(7 049 198)	(1 138 212)
	69 815 932	51 382 983	(55 245 341)	(3 862 359)

Ilha	2019				
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	Ajustamentos	A pagar
Pico	11 551 201	9 273 113	(9 955 060)	-	(681 947)
S. Jorge	32 409 889	29 383 720	(30 168 468)	-	(784 748)
Flores	942 877	676 838	(852 917)	-	(176 079)
Corvo	8 649 058	5 448 480	(6 144 701)	-	(696 221)
Graciosa	13 422 663	5 424 292	(6 461 173)	-	(1 036 881)
Compensações adicionais	-	328 878	-	(328 878)	-
	66 975 688	50 535 321	(53 582 319)	(328 878)	(3 375 876)

11. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	2020	2019
Gastos diferidos	46 620	14 643
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	11 360	282 001
Outros ativos correntes	57 980	296 644

12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Pagamentos por conta	2 922	72 760
Retenções na fonte	5	6
Estimativa de IRC (Nota 26)	<u>(1 745)</u>	<u>(6 814)</u>
Total	<u>1 182</u>	<u>65 952</u>

13. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Caixa	20	-
Depósitos à ordem	82 481	28 100
Depósitos a prazo	<u>25 000</u>	<u>25 000</u>
Caixa e equivalentes de caixa	<u>107 501</u>	<u>53 100</u>

14. Capital e Reservas

Capital Social

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 50.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2020 e 2019 a reserva legal encontra-se totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

Resultados acumulados

Por deliberação da Assembleia Geral da Empresa, o resultado líquido do exercício findo a 31 de dezembro de 2019, no montante de 68.762 Euros, foi transferido para a rúbrica de resultados acumulados na sua totalidade.

15. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

	2020		2019	
	Corrente	Total	Corrente	Total
Empréstimos bancários - Santander (conta caucionada)	800 000	800 000	900 000	900 000
	800 000	800 000	900 000	900 000
Acréscimo de juros	3 500	3 500	3 500	3 500
	803 500	803 500	903 500	903 500

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

Passivos com obrigações contratuais

A Empresa registou em 2019 no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2020 a Empresa desreconheceu este ativo e o passivo respetivo, em virtude do contrato de arrendamento das instalações ter terminado (Nota 6).

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

	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	-	-	-	26 945	27 884	54 829
	-	-	-	26 945	27 884	54 829

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	-	27 607
Entre 1 e 5 anos	-	29 936
	-	57 543
Custos financeiros futuros das locações	-	(2 714)
Valor atual do passivo das locações	-	54 829

O valor atual do passivo das locações é como segue:	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Até 1 ano	-	26 945
Entre 1 e 5 anos	-	27 884
	-	54 829

16. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Fornecedores c/c	1 754 199	3 153 721
Faturas em receção e conferência	303	303
	1 754 501	3 154 024

A rubrica de fornecedores desceu devido ao esforço de pagamento das dívidas vencidas por parte da SATA.

17. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia (Nota 10)	4 091 783	3 917 445
Outros acréscimos de gastos	218 868	97 081
Remunerações a liquidar	96 785	246 280
Empresas do Grupo (Nota 28)	-	2 326
Outros	386 605	119 579
Total outras contas a pagar	4 794 042	4 382 711

A 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019, a Empresa apresenta um montante a pagar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas, pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Nota 10).

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2021.

18. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o detalhe da rubrica de outros passivos correntes é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o rendimento singular	10 235	22 480
Segurança social	18 685	47 765
Outros	383	465
Total outros passivos correntes	<u>29 303</u>	<u>70 710</u>

19. Provisões

No decurso dos exercícios de 2020 e 2019 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	<u>Processos judiciais</u>	<u>Processos judiciais</u>
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de janeiro	6 000	80 000
Dotação/Redução	(6 000)	(70 500)
Utilização		(3 500)
A 31 de dezembro	<u>-</u>	<u>6 000</u>

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

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

No decorrer de 2020, a Empresa implementou um processo de reestruturação (Nota 1), com processos de pré-reforma e reformas antecipadas, tendo registado o montante de 587.428 Euros referentes a esses gastos.

21. Serviços prestados

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Prestação de serviços		
Taxas aeroportuárias	740 166	1 670 389
Serviços de gestão	2 534 142	1 554 615
Total prestação de serviços	<u>3 274 308</u>	<u>3 225 004</u>

A variação dos valores registados dos Serviços de gestão prende-se com o contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, que prevê um valor de receita a deduzir da receita operacional. De acordo com a Cláusula 13.^a do Caderno de Encargos, a Concessionária tem direito a receber, como contrapartida pela prestação de serviços, uma compensação financeira anual, a qual será deduzida das receitas provenientes das taxas previstas na Cláusula 6.^a do Caderno de Encargos (taxas de tráfego, taxas de assistência em escala – handling -, taxas de ocupação e taxas de natureza comercial). Esta compensação financeira é paga em prestações mensais e é atualizada anualmente de acordo com a evolução do Índice de Preços no Consumidor, excluída a habitação, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística².

A variação verificada na receita operacional proveniente da cobrança das taxas aeroportuárias está relacionada com a situação da pandemia COVID 19, que originou uma redução operacional – menos 22% de voos processados e -53% de passageiros assistidos, impactando negativamente esta rubrica.

Adicionalmente, a SATA tem direito à reposição do equilíbrio financeiro³ caso se verifiquem: 1) imposições de alterações do contrato de concessão, por ato unilateral da Concedente, fundadas em razões de interesse pública e devidamente fundamentadas; 2) a ocorrência de alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou a Proposta, desde que resulte um substancial aumento de encargos; 3) a ocorrência de casos de força maior que impossibilite ou torne excessivamente oneroso o cumprimento das obrigações da Concessionária.

22. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2020 e 2019 é como segue:

² Cf. previsto no n.º 3 da Cláusula 13.^a do Caderno de Encargos.

³ Cf. cláusula 21.^a do Caderno de Encargos.

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vigilância e segurança	1 588 931	1 690 421
Conservação e reparação	381 181	224 155
Cedência de pessoal	373 770	340 396
Limpeza, higiene e conforto	166 087	156 946
Honorários e serviços especializados	150 102	64 292
Eletricidade	93 282	107 214
Taxas de tráfego	61 000	61 000
Seguros	57 826	48 563
Água	32 847	32 191
Outros fluídos	18 585	16 103
Combustíveis	17 839	24 681
Comunicações	17 164	22 314
Ferramentas e utensílios de desgaste rápido	7 850	502
Deslocações e estadas	4 141	11 119
Renda e alugueres	736	240
Outros	3 960	4 437
	<u>2 975 301</u>	<u>2 804 574</u>

Os fornecimentos e serviços externos são a maior componente dos gastos operacionais, representando em 2020 cerca de 76% do total dos gastos operacionais (excluindo gastos de reestruturação e amortizações).

A variação verificada na rubrica de conservação e reparação está diretamente relacionada com o total das obras executadas no âmbito dos serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais em 2020.

23. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2020 e 2019, foram como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Remunerações		
Pessoal	699 247	664 311
Sub-total	<u>699 247</u>	<u>664 311</u>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	139 112	149 908
Outros	16 541	38 530
Sub-total	<u>155 653</u>	<u>188 438</u>
Gastos com o pessoal	<u>854 899</u>	<u>852 749</u>

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

Gastos de reestruturação

Em 2020, foi iniciado pela Empresa um processo de pré-reformas e reformas antecipadas, do qual resultou um acordo com o impacto abaixo:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas	587 428	-
Total	587 428	-

No âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma, desde que verificadas determinadas condições, nomeadamente para colaboradores que tenham uma antiguidade abaixo de 10 anos, entre 10 a 20 anos, superior a 20 anos a Empresa suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades entre os 55 e 60 anos.

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

A 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeiras um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 587 milhares de Euros, fruto da adesão ao referido programa de 1 colaborador.

24. Outros gastos e perdas

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Impostos	7 427	7 201
Outros	74 540	3 569
Total outros gastos e perdas	81 967	10 770

O valor registado na rubrica de outros gastos e perdas, diz respeito essencialmente a imposto de selo e penalidades fiscais relacionadas com impostos.

25. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Gastos financeiros		
Juros de empréstimos obtidos	41 600	43 607
Juros de passivos com obrigações contratuais	-	2 782
Comissões, taxas e outros	67 476	73 623
	<u>109 076</u>	<u>120 012</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 28)	378 732	582 455
Outros	-	18
	<u>378 732</u>	<u>582 473</u>

Os juros obtidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo, SATA Internacional e SATA Air Açores, por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 28).

26. Imposto do exercício

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	(1 745)	(6 814)
Imposto diferido (Nota 7)	(2 097)	2 097
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	370	18 965
Imposto sobre o rendimento	<u>(3 472)</u>	<u>14 248</u>

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado antes de Imposto	(992 299)	54 514
Taxa de Imposto	16,8%	18,3%
	<u>(166 706)</u>	<u>(9 976)</u>
Tributação autónoma	(1 745)	(426)
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	370	18 965
Prejuízo Fiscal sem imposto diferido	62 166	-
Benefícios fiscais	4 705	5 056
Diferenças permanentes	-	(12 911)
Diferenças temporárias sem imposto diferido	97 739	12 902
Dedução de prejuízos fiscais s/ Imposto diferido	-	638
Imposto s/ rendimento	<u>(3 472)</u>	<u>14 248</u>
Taxa efetiva de imposto	0,3%	26,1%

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Taxa de imposto	16,80%	16,80%
Derrama	<u>1,50%</u>	<u>1,50%</u>
	<u>18,30%</u>	<u>18,30%</u>

27. Contingências

Garantias bancárias

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

<u>Beneficiário</u>	<u>Início</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	696 537	696 537
		<u>696 537</u>	<u>696 537</u>

As garantias prestadas à Secretaria Regional da Economia foram efetuadas ao abrigo do contrato de concessão.

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa não apresenta ativos ou passivos contingentes passíveis de divulgação.

28. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa é controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Saldo e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2020 e 2019, são como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Outras contas a receber (Nota 10)		
Sata Air Açores	7 429 189	6 714 360
Sata Internacional	<u>1 373 245</u>	<u>3 105 630</u>
	<u>8 802 434</u>	<u>9 819 990</u>
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Outras contas a pagar (Nota 17)		
Sata Air Açores	-	274
Sata Internacional	<u>-</u>	<u>2 052</u>
	<u>-</u>	<u>2 326</u>
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Serviços prestados		
Sata Air Açores	211 200	603 352
Sata Internacional	<u>65 517</u>	<u>130 455</u>
	<u>276 717</u>	<u>733 807</u>
Compras de serviços		
Sata Air Açores	217 554	181 970
Sata Internacional	<u>217 216</u>	<u>219 426</u>
	<u>434 770</u>	<u>401 396</u>
Rendimentos financeiros (Nota 25)		
Sata Air Açores	280 773	392 438
Sata Internacional	<u>92 458</u>	<u>190 017</u>
	<u>373 231</u>	<u>582 455</u>

Em 31 de dezembro de 2020, os valores a receber da SATA Internacional e SATA Air Açores no montante de 8.802.434 Euros, resultam de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, acrescidos de juros que se venceram a taxas normais de mercado.

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

29. Eventos subsequentes

A 18 de agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, um apoio à liquidez da SATA Air Açores, Este auxílio recebido pela SATA Air Açores foi

concedido por um período de seis meses, findo o qual, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um Plano de Reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado.

Neste sentido, a 17 de fevereiro a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo.

Entretanto, e por forma a manter a continuidade da sua operação e enquanto não fica terminada a discussão do Plano de Reestruturação foi solicitada à Comissão Europeia a prorrogação do prazo do apoio à liquidez por um período adicional, tendo sido o mesmo prorrogado até 18 de novembro de 2021.

CONTABILISTA CERTIFICADA

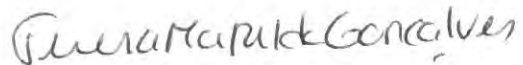


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Luis Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)

Sócios

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

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS



RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 9.572.612 euros e um total de capital próprio de 1.603.840 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 995.771 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 o anexo às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria apresentada na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2020 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

Em 31 de dezembro de 2020 encontra-se registado um valor de 8.802 milhares de euros referente a contas a receber do Grupo SATA, decorrente de empréstimos concedidos, conforme divulgado nas notas 10 e 28 do anexo às demonstrações financeiras.

Atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo SATA apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade do referido saldo, nos termos das IFRS.

Tendo em consideração o acima exposto conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos das empresas do Grupo SATA e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade do saldo de contas a receber do Grupo SATA, à data de 31 de dezembro de 2020.

Sócios

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



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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.1 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 2020 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação 2021-2025 apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores pelo acionista único da SATA Air Açores, no valor de 73 milhões de euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.1 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de euros respeitante a aumentos de capital realizados em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado.

Sócios

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



Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo SATA, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo SATA em manter a continuidade das suas operações.

No entanto, tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação 2021-2025 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

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

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

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

Sócios

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



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

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

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

Sócios

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

- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado 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, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 30 de abril de 2021



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.

Representada por Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC N.º1365)

Sócios

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



RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

EXERCÍCIO DE 2020

Senhor Acionista:

No cumprimento do disposto na alínea g) do nº 1 do Artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, vimos apresentar o nosso Relatório e dar Parecer sobre o relatório de gestão, contas e proposta de aplicação do resultado que nos foram apresentados pelo Conselho de Administração da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A., relativos ao exercício de 2020.

- 1- No desempenho das funções de fiscalização que nos estão cometidas, acompanhámos, ao longo do exercício de 2020, a atividade da empresa, através da informação contabilística e de contactos estabelecidos com a administração e serviços.
- 2- De acordo com o nº 1 do Artigo 452º do Código das Sociedades Comerciais, apreciamos o relatório de gestão e as contas do exercício.

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

PARECER

que a Assembleia Geral aprove:

- a) O relatório de gestão e as contas do exercício findo em 31 de dezembro de 2020;
- b) A proposta de aplicação do resultado constante do relatório de gestão.

Sócios

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

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

Ponta Delgada, 30 de abril de 2021

O FISCAL ÚNICO



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
representada por
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 9.572.612 euros e um total de capital próprio de 1.603.840 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 995.771 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 anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria apresentada na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2020 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

Em 31 de dezembro de 2020 encontra-se registado um valor de 8.802 milhares de euros referente a contas a receber do Grupo SATA (2019: 9.820 milhares de euros). Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo SATA apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade do referido saldo, nos termos das IFRS. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos na SATA Internacional e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade do saldo de contas a receber do Grupo SATA, à data de 31 de dezembro de 2020.

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

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

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt

Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000

Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.1 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 2020 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação 2021-2025 apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores pelo acionista único da SATA Air Açores, no valor de 73 milhões de euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.1 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de euros respeitante a aumentos de capital realizados na SATA Air Açores em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo SATA, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo SATA em manter a continuidade das suas operações.

No entanto, tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação 2021-2025 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

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

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- 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 distorção material devido a fraude ou erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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



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

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

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

30 de abril de 2021

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



Hugo Miguel Patrício Dias, R.O.C.

Será tempo de reajustar planos, face ao mundo incerto em que vivemos. É hora de retomar a estratégia que permitirá desenvolver todo o potencial do Grupo SATA.

Seja muito bem-vindo a bordo, esteja onde estiver!

Analisámos o presente e planeámos novamente o futuro, com novos conhecimentos, mas sobretudo com uma nova realidade. Uma realidade que encaramos com toda a positividade, certos de que, junto com os desafios, nos traz excelentes oportunidades.

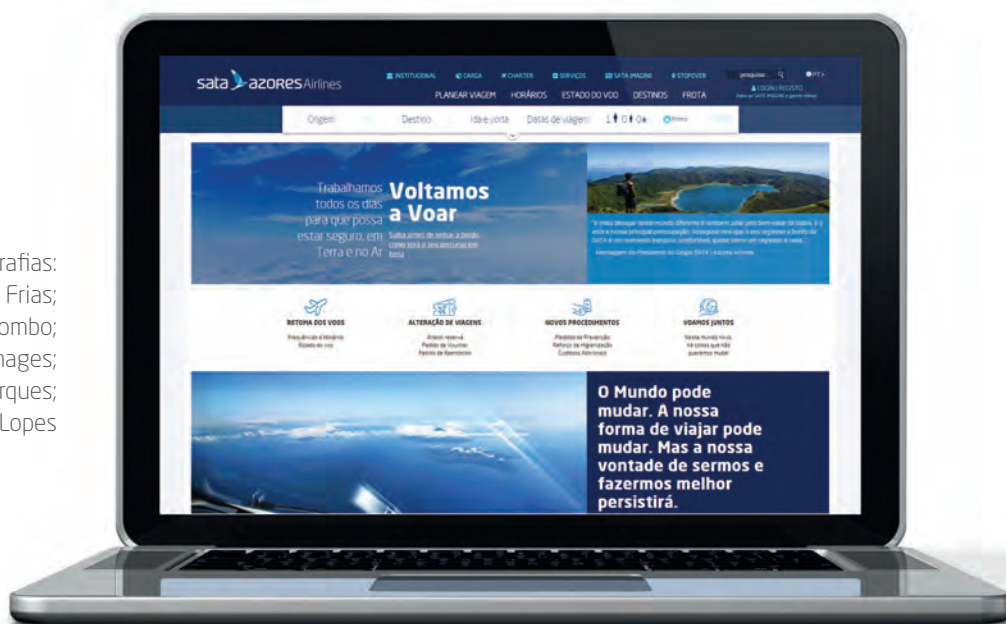
Retomamos a nossa missão com o objetivo de sempre: simplificar, acolher e receber bem todos os que nos procuram.

Oferecemos mais do que a experiência de uma viagem: oferecemos segurança, aconchego e tranquilidade, através de um serviço que se guia por princípios de responsabilidade social e ambiental.

Oferecemos uma experiência verdadeiramente açoriana, esteja a bordo de um dos nossos aviões ou na tranquilidade da sua casa, a navegar no nosso site. Esteja nos Açores ou em qualquer lugar do mundo.



Fotografias:
Airbus; Alexandre Sousa; André Frias;
Bombardier; Filipe Pombo;
Filipe Martins do Vale; Getty images;
Paulo Melo; Pedro Marques;
Vasco Lopes Cordeiro; Vitor Lopes





WWW.AZORES AIRLINES.PT

VOAMOS
JUNTOS



sata | azores Airlines

voamos juntos