



RELATÓRIO DE GESTÃO 2020

SATA AIR AÇORES

ANOS
PROTA



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

06_ Princípio da continuidade

10_ Indicadores chave

12_ O nosso ADN

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

26_ Enquadramento macroeconómico

34_ Desempenho financeiro

38_ Evolução do segmento de negócio

40_ Aspetos regulamentares

44_ Sobre o relatório

45_ Glossário

46_ 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



 **10.590**

Número de voos
2019: 15.290

 **52%**

Taxa de ocupação
2019: 78%

 **712.180**

Lugares disponibilizados
2019: 1.001.770

 **64**

RPK¹ (milhões)
2019: 139

 **124**

ASK² (milhões)
2019: 178

 **361.297**

Passageiros (LUTs)
2019: 766.642

 **3.035**

Carga/correio transportados
(toneladas)
2019: 2.825

Os valores de carga transportada refletem o resultado da pronta e eficiente adaptação que fizemos aos nossos equipamentos e planos, colocando os esforços onde eram mais necessários.

¹Assentos-quilômetro utilizados.

²Assentos-quilômetro oferecidos.

Os números refletem a situação atípica que vivemos, perante a interrupção forçada da nossa atividade e a queda abrupta da procura.



7.266

EBITDA (milhares €)
2019: 10.898

€ **-17.750**

Resultado líquido (milhares €)
2019: 1.980



274.207

Dívida líquida (milhares €)¹
2019: 251.871



2.255

Gastos em combustível (milhares €)
2019: 5.045



751

Trabalhadores
2019: 750



71.649

Horas de formação
2019: 56.650



5.687

Consumo de Jet Fuel (mil litros)
2019: 8.324



14.331

Emissões de CO2 (tCO2e)
2019: 20.977

Frota 2020

A operação aérea da SATA Air Açores foi assegurada com equipamentos Bombardier Q200 e Bombardier Q400 NextGen.



¹ Valor inclui Dívida Intra-grupo.



Nascemos do sonho de cinco açorianos que quiseram, um dia, ligar todas as ilhas dos Açores por ar. Hoje, somos a companhia aérea de referência para viajar nos Açores.

O NOSSO ADN



sata | azores Airlines

voamos juntos

Trabalhamos todos os dias para que cada um dos nossos passageiros se sintam seguros, acolhidos e aconchegados, numa familiaridade que só os açorianos sabem proporcionar.

Não é o que fazemos. É a forma como o fazemos. Colocamos em cada um dos nossos voos e 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.

Visão Ambicionamos ser reconhecidos, em todo o mundo, como a melhor opção para viajar para e dentro do Arquipélago dos Açores.

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.

A SATA AIR AÇORES



A SATA Air Açores assegura, há mais de sete décadas, o transporte de pessoas e bens, entre as nove ilhas do Arquipélago dos Açores. Fundada em 1941, podemos afirmar que estamos perante uma das mais experientes companhias aéreas da Europa.

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (RAA), ao abrigo do estabelecido no n.º 2 do Artigo 19.º dos Estatutos da SATA. Atualmente, a SATA encontra-se a prestar Contrato das Obrigações de Serviço Público de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, através de um ajuste direto atribuído a 29 de março de 2021, para o período de abril a setembro de 2021.¹



ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES

¹Aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional n.º 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução n.º 86/96, de 23 de maio.

Frota

Para servir a operação inter-ilhas, a SATA Air Açores dispõe de equipamentos turbo-hélice, ideais para assegurar o programa de ligações diárias, todo o ano.

A operação aérea inter-ilhas no Arquipélago dos Açores é caracterizada por voos de curta duração. Para além da operação inter-ilhas, que a companhia aérea desenvolve diariamente, acresce ao seu mapa de rotas ligações entre os Arquipélagos dos Açores e da Madeira. Por isso, à frota da SATA Air Açores é exigida robustez, versatilidade e eficácia, por forma a corresponder a um programa de voos diários intenso, que chega a somar as 15 mil ligações inter-ilhas, por ano. Sobrevoar os céus dos Açores e aterrar nas nove ilhas do Arquipélago, tem sido a história de vida da SATA Air Açores.



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

Q200 com capacidade para 37 passageiros.

Q400 com capacidade para 80 passageiros.



AS PESSOAS



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

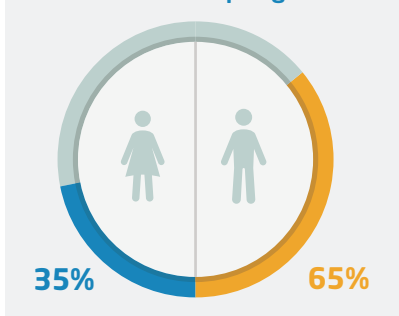
751 trabalhadores SATA Air Açores



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*) para cerca de 565 trabalhadores, aplicada nas várias modalidades (suspensão a 20%; a 50% ou a 100%) o que

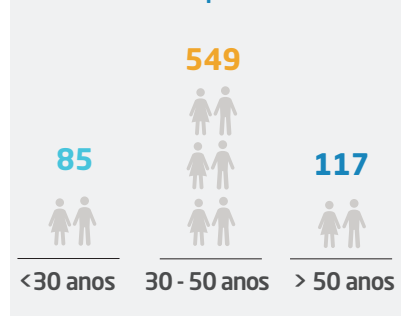
ocorreu de acordo com a demanda operacional de cada momento. Foi, também, o ano em que se iniciou o processo de reestruturação interna, quer através do incremento da mobilidade interna, quer com o lançamento do programa de pré-reformas e reformas antecipadas. Mas apesar do refrear da atividade, o investimento na formação de ativos manteve-se. Foram ministradas, na Azores Airlines, 5527 ações de formação, o que consubstanciou um registo de 72 mil horas de treino, apesar da dificuldade em manter formações presenciais e do recurso

Trabalhadores por género



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. Apesar da instabilidade externa, o ano de 2020 pautou-se por um clima de harmonia social no seio do Grupo

Trabalhadores por faixa etária



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. Será de salientar, que os recursos humanos da SATA Air Açores asseguram a presença da transportadora nas nove ilhas do Arquipélago dos Açores e respondem às exigências de áreas operacionais

Trabalhadores por área geográfica



específicas, tais como, o voo e a manutenção e engenharia de aeronaves ou a prestação de serviços de assistência em terra (Handling). Para além destas valências, é essencial ao desempenho da atividade de transporte aéreo, um conjunto amplo de competências, que se encontram no quadro de pessoal da transportadora e que preenchem os requisitos e exigências de todas as áreas de suporte à atividade operacional.

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 do Grupo SATA**	88.620 Tons CO ₂
Emissões totais estimadas da SATA Air Açores**	14.331 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 aerogares, 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)

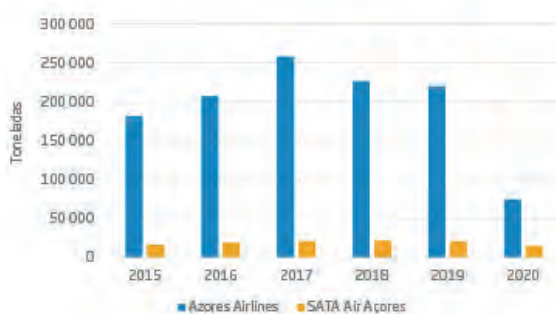
Em 2020, foram produzidos um total de 76 toneladas de resíduos, mais 6% em relação ao ano anterior, apesar do abrandamento da atividade. O aumento expresso deveu-se ao maior reencaminhamento de equipamentos inoperacionais que são, essencialmente, resíduos de grande porte. No total, 52% representam resíduos 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 fornecedores, 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 Air Açores foram eleitos a 07 de janeiro de 2020, para o triénio 2020/2022.

Deste modo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a SATA Air Açores preparou as suas demonstrações financeiras consolidadas, enquanto empresa-mãe do Grupo SATA.



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	Noé Venceslau Pereira Rodrigues
Vice-Presidente	Fernando Jorge Pereira Cordeiro
Secretário	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.



Principais deliberações

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

Conselho Fiscal

Presidente	Manuel Luís Fernandes Branco
Vogais do Conselho Fiscal	Carlos Eduardo Ferreira Oliveira
	Sofia Teves Mendonça

REMUNERAÇÃO

Foi fixada a remuneração mensal de 600 € para o Presidente, e de 400 € para os restantes vogais.

Revisor Oficial de Contas

Revisor Oficial de Contas	Duarte Félix Tavares Giesta	REMUNERAÇÃO
2010 Data da primeira designação	5 Número de mandatos	14.650€ pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.
		3 anos civis Duração do mandato

Conselho de Administração

Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Luís Manuel da Silva Rodrigues N.º reuniões: 28 % 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
Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves N.º reuniões: 27 % de participação: 96%	13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho
Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Mário Rogério Carvalho Chaves N.º reuniões: 26 % de participação: 93%	13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho
Vogal Não Executivo Representante da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores	Filipa Carmen Henriques de Gouveia Rato Rosa até 01 de setembro de 2020 João Delvino de Chaves Batista eleito a 09 de outubro de 2020	

O Conselho de Administração é composto por três administradores executivos, nomeados a 07 de janeiro de 2020, estando perfeitamente definidas as responsabilidades e áreas de competência do negócio de cada um, sendo que essas responsabilidades evoluem ou mudam, mantendo-se a solidariedade institucional em todas as áreas:

**Presidente do Conselho
de Administração**
Luís Manuel da Silva Rodrigues

Secretaria Geral
Auditoria
Assessoria de Imprensa
SATA Gestão de Aeródromos
Serviço de Comunicação e Marca
Direção de Programa de Fidelização
Gabinete de Impacto Social e Ambiental
Gabinete de Relações Laborais
Gabinete de Desenvolvimento de Talento
Gabinete de Relações Externas e Planeamento de Emergência

Direção de Contabilidade e Fiscalidade
Direção de Gestão e Tesouraria de Clientes
Direção de Compras, Equipamentos e Património
Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
Serviços Jurídicos
Proteção de Dados

**Vogal Executivo do
Conselho de Administração**
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

**Vogal Executivo do
Conselho de Administração**
Mário Rogério Carvalho Chaves

Gabinete de Segurança
Gabinete de Monitorização e Conformidade
Gabinete de Segurança Operacional
Direção de Operações de Voo
Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações
Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade
Direção de Manutenção de Aeronaves e Direção de Manutenção e Engenharia
Direção de Operações Terrestres
Direção de Handling
Direção de Rede e Receita
Centro de Coordenação Operacional
Direção de Sistemas de Informação
Direção de Marketing e Vendas
Carga e Correio
Charters
Gabinete de Formação Operacional
Serviço a Passageiros

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 assegura 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 expectável que esta crise pandémica anule os avanços realizados na redução da pobreza atingidos nos últimos 20 anos.

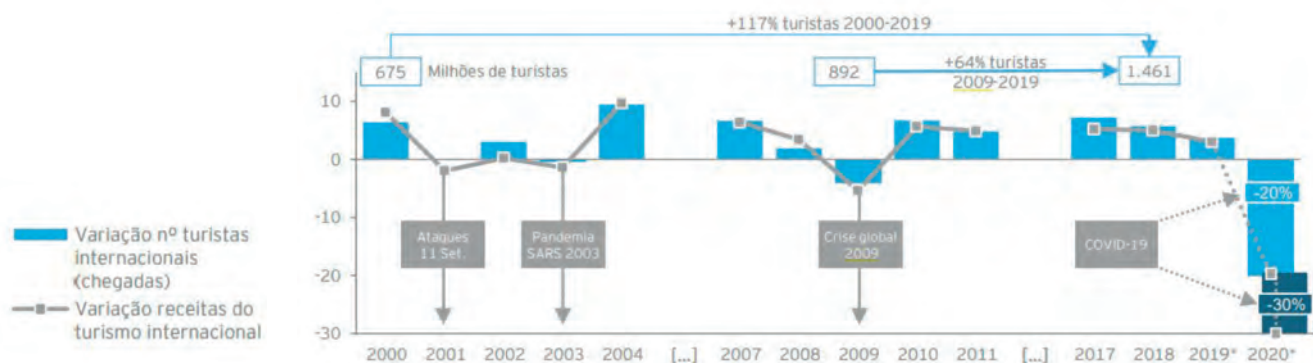
As medidas de contenção da crise de saúde pública e a atitude de precaução dos agentes económicos, determinaram uma queda sem precedentes da produção de riqueza a nível global, com impactos nos níveis de emprego e rendimento disponível das populações, nomeadamente as com menor poder de compra, com contratos 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.



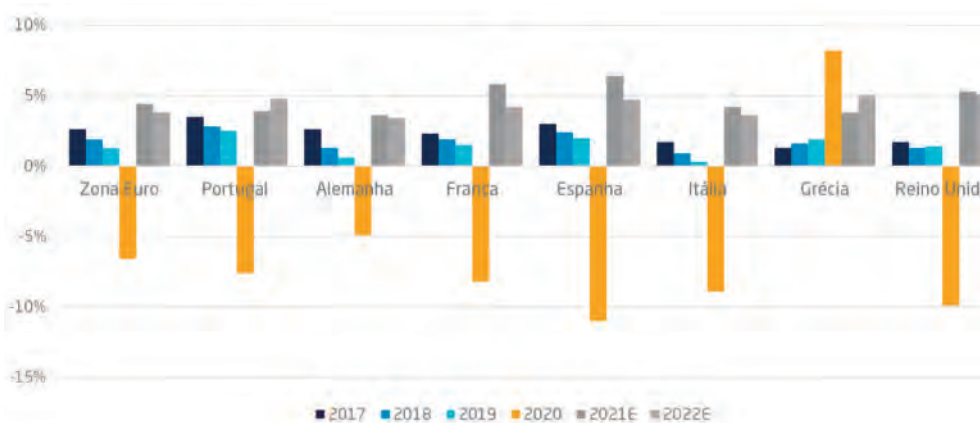
Fonte: UNWTO, World Tourism Organization (março 2020)

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

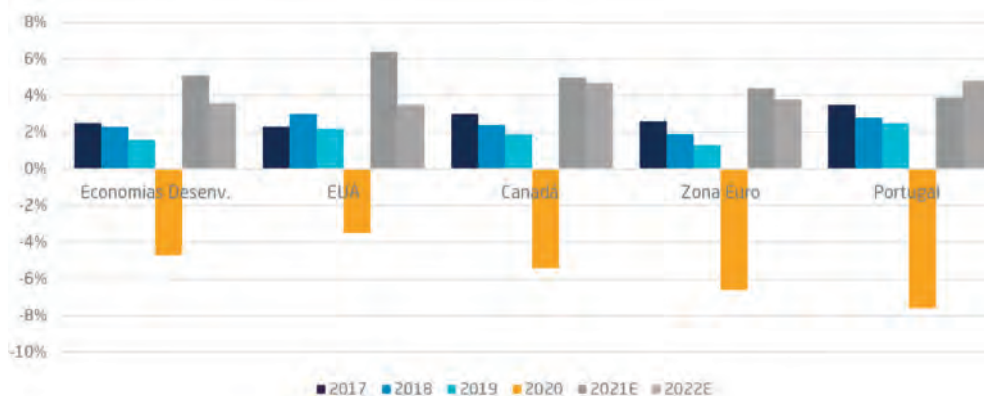


Nos Estados Unidos, a maior economia do mundo, depois de uma década de crescimento, o PIB voltou a ficar negativo em 2020 (-4,2%, estimativa do FMI) devido à crise da Covid-19, que foi agravada pelo crescimento das desigualdades. As tensões comerciais com a China persistiram, com a maioria dos direitos 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



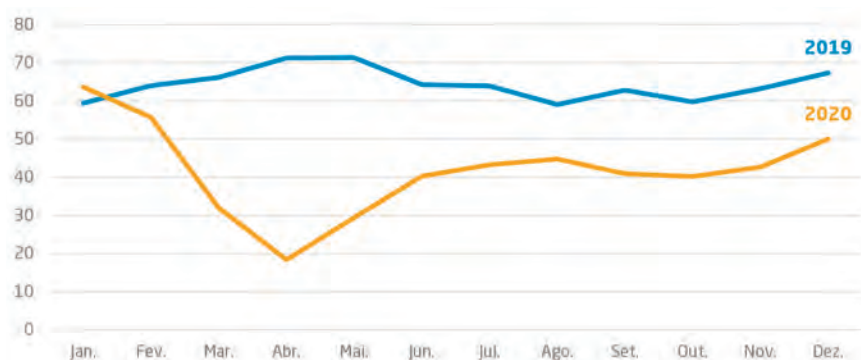
¹Fonte: IMF – World Economic Outlook

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

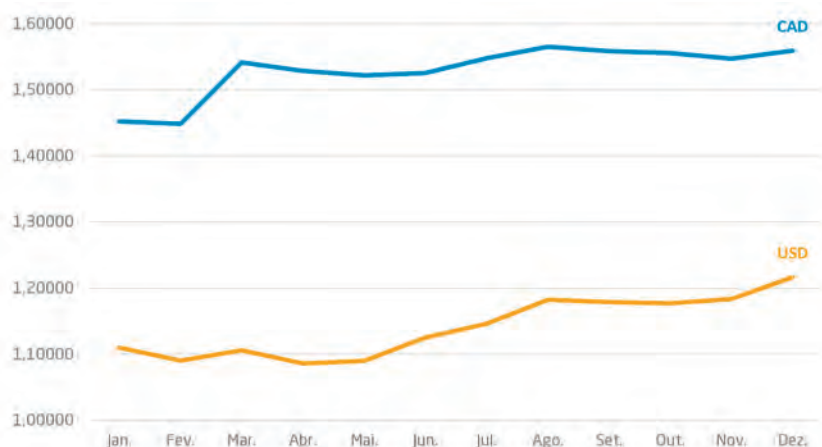


Evolução Cambial

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.

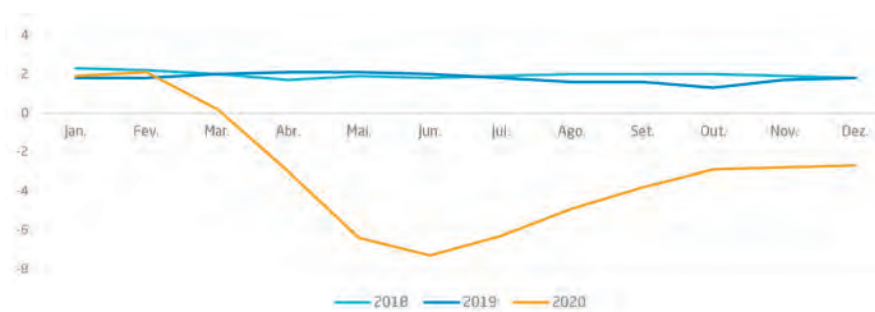
O INE previu para 2019 um PIB de 4.469 milhões de euros, um aumento de produção interna que beneficiava não só de acréscimos de produtividade, mas também do nível de emprego da população em idade ativa, sendo esta evolução compatível com a recuperação de ciclo económico num contexto de

recursos e capacidade económica ainda disponíveis.

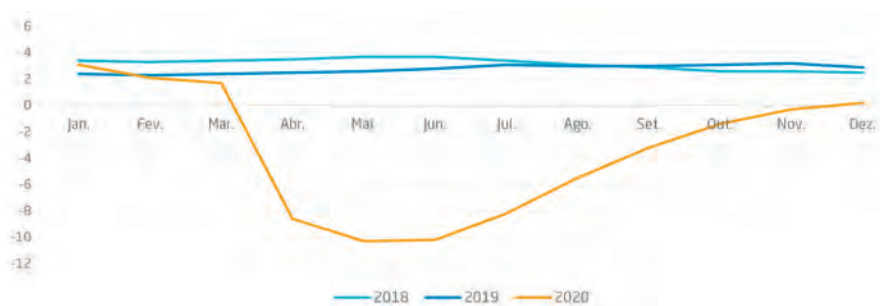
Os dados mais recentes, de 2020, que já refletem a crise sanitária e económica provocada pela pandemia de Covid-19, apontam no sentido de um decréscimo da produção interna até ao segundo trimestre de 2020, resultante da situação de pandemia de Covid-19 e confinamento que se viveu a partir de março de 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



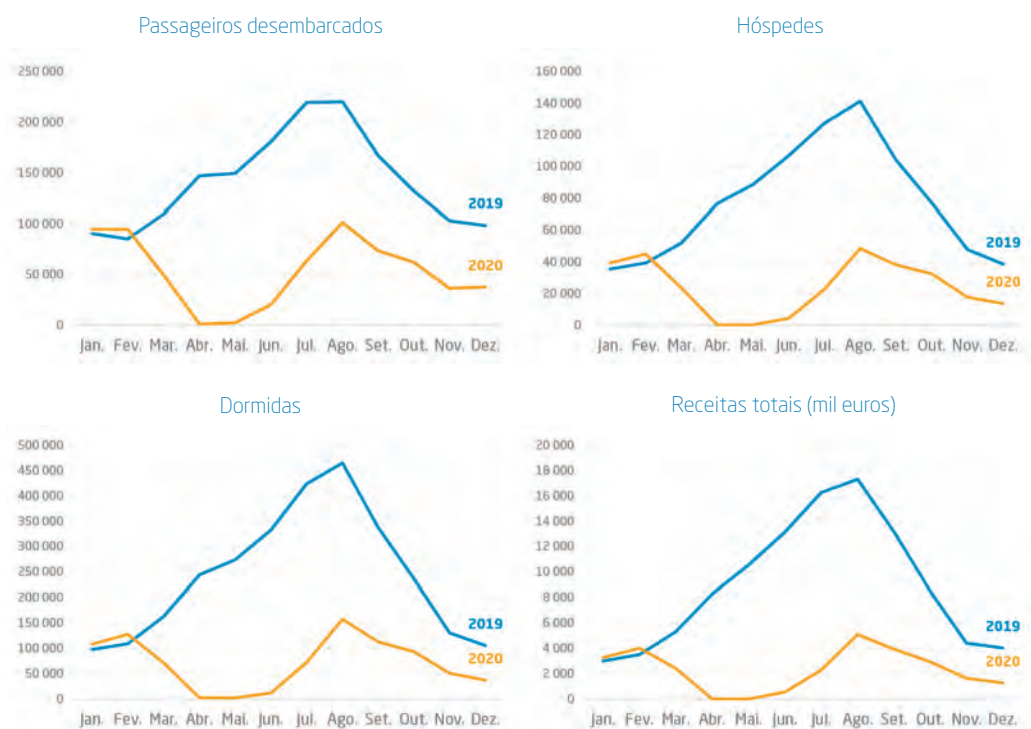
Indicador do Consumo Privado (ICP) - Açores



Fonte: SREA, Boletim Trimestral, 4º trimestre de 2020

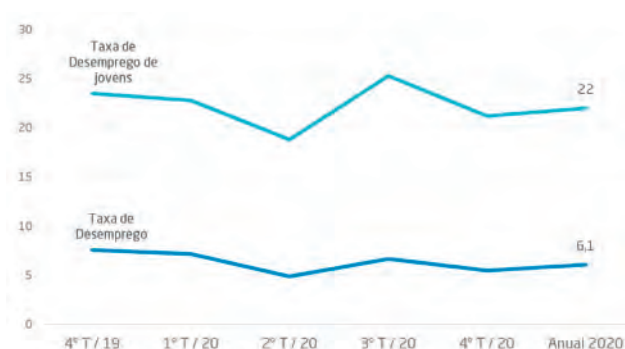


No caso do sector dos serviços, onde o turismo se vinha destacando por ganhos progressivos de peso relativo na formação do produto interno e na oferta de postos de trabalho, observa-se uma acentuada redução na atividade, evidenciada pela quebra do número de dormidas (-72%) com a consequente redução no 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



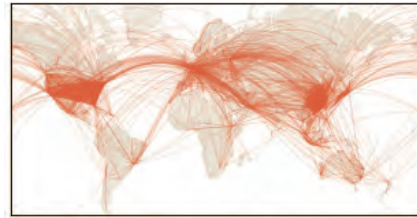
Sector do Transporte Aéreo

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 2020²



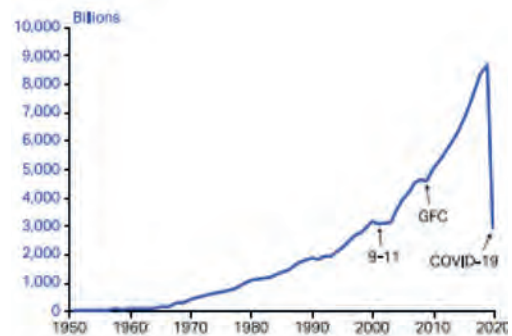
Se, num passado recente, os efeitos nocivos dos ataques terroristas de 11 setembro e da crise financeira global de 2009 se assumiram como os grandes desafios da indústria da aviação pós Segunda Guerra Mundial, a recuperação da quebra imposta pela pandemia de Covid-19, no tráfego de passageiros face a 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.

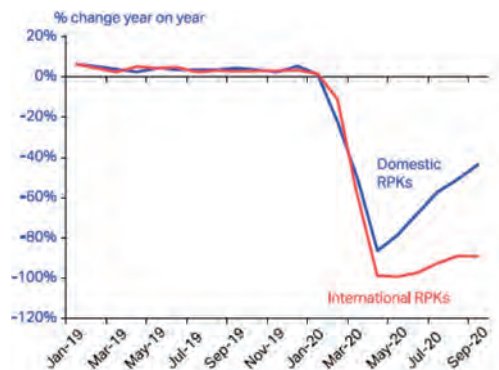
A evolução do tráfego doméstico apresentou sinais de recuperação nos meses seguintes ao pico da quebra registada em abril. O tráfego aéreo internacional apresentou sinais ténues de recuperação, no entanto, sem melhorias significativas nas receitas das transportadoras e na conectividade internacional 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.

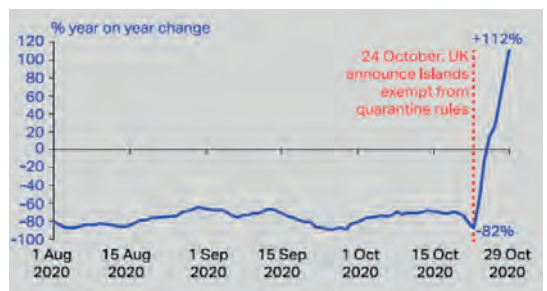
Receita global anual de passageiros por quilómetro voado (RPK)²



Evolução RPK domésticos e internacionais²



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

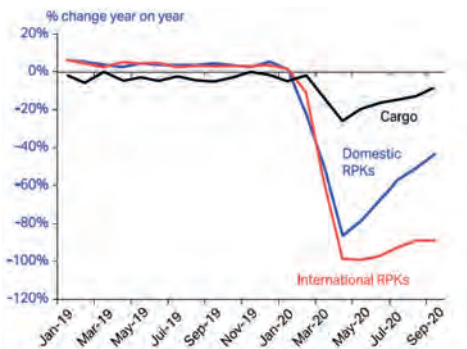


¹Fonte: ICAO - Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation Economic Impact Analysis, 13 April 2021

²Fonte: IATA Annual Review 2020

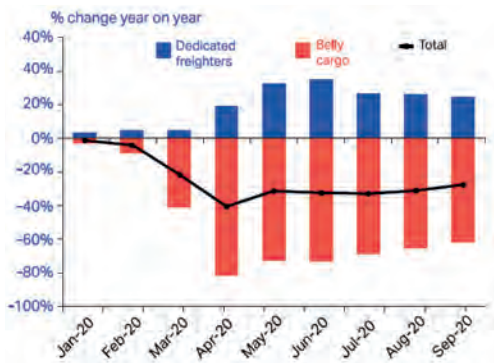


Evolução de volume de toneladas de passageiros e carga por quilómetro percorrido¹



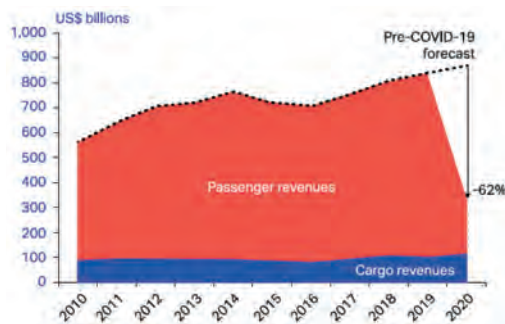
O negócio da carga aérea apresentou uma redução no volume transportado, não tão acentuada como a verificada no tráfego de passageiros, com o mínimo em abril, cerca de 25% abaixo do valor de 2019 e uma recuperação com setembro a registar uma variação no volume de carga de apenas -8% *year on year*. 2020 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

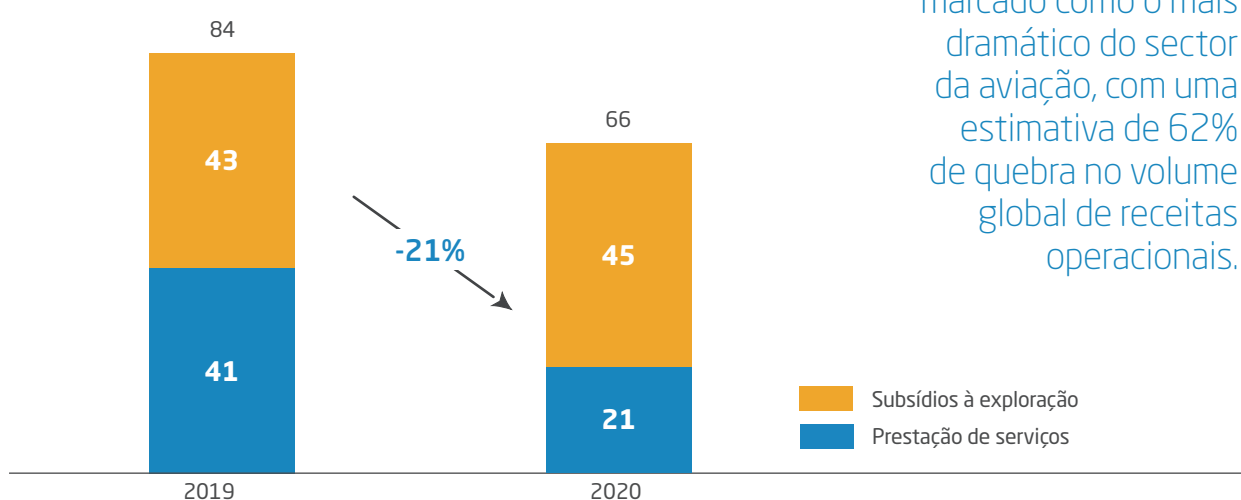
²Fonte: S.R.E.A - Boletim Trimestral de Estatística - 4º Trimestre de 2020

DESEMPENHO FINANCEIRO



Ganhos Operacionais

(milhões de euros)



De acordo com o *IATA Annual Review*, o ano de 2020 fica marcado como o mais dramático do sector da aviação, com uma estimativa de 62% de quebra no volume global de receitas operacionais.

Na SATA Air Açores, à semelhança do restante sector, verificou-se uma queda sem precedentes no volume de negócios.

A transportadora registou uma queda de -21% na receita de 2020, quando comparado com o ano transato, o que, apesar de relevante, esteve, ainda assim, aquém da perda estimada pela IATA para a globalidade do sector do transporte aéreo.

Este comportamento, deve-se à especificidade do tráfego doméstico e à necessidade de ligar 9 ilhas entre si, transportando passageiros e mercadorias, o que atenuou a queda sentida, apesar de se terem registado perdas nunca antes vistas, com o transporte de passageiros a registar uma diminuição de 53% yoy e o número de voos decrescido em 31% yoy. Contudo, durante a pandemia, o transporte de carga cresceu cerca de 15% yoy, comportamento positivo este, que teve reflexo nas receitas.

A suspensão da atividade no segundo trimestre do ano, a retoma parcial com os constrangimentos

impostos aos passageiros pela crise pandémica instalada, seja a exigência de testes à partida ou obrigatoriedade de quarentena na chegada, bem como o sentimento de incerteza e desconfiança instalados na população afetaram de tal forma a procura, tendo o total dos ganhos operacionais na SATA Air Açores caído para Eur 66 M, menos Eur 18 M quando comparado com 2019.

Na rubrica de Vendas e Prestação de Serviços, destaca-se a redução de 52%, cerca de Eur 13 M no volume de receitas decorrentes da exploração aérea encontra-se em linha com a redução de 53% no número de passageiros transportados em 2020

comparativamente ao verificado em 2019.

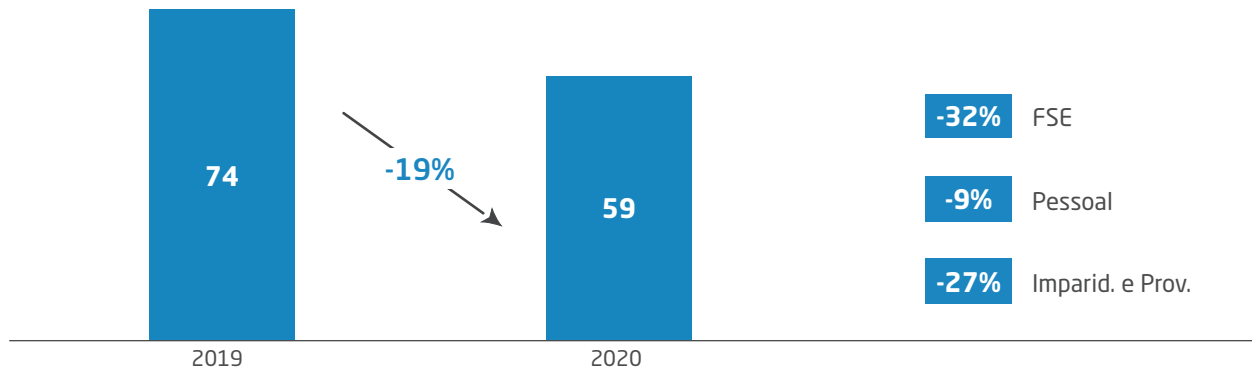
No mesmo sentido, a receita decorrente da assistência a aviões de terceiros reflete a quebra registada no número de movimentos de aeronaves nos aeroportos açorianos, com os valores registados em 2020 a recuarem 55%, cerca de Eur 5,3 M abaixo dos valores registados em 2019.

A rubrica de Subsídios à Exploração cresce 6%, cerca de Eur 2,6 M acima dos valores reconhecidos em 2019, devido aos montantes recebidos via reequilíbrio financeiro decorrentes do 5º ano do contrato de Obrigações de Serviço Público no interior da R.A.A.

milhares de euros	2019	2020
Vendas e serviços prestados	40.795	20.843
Subsídios	42.808	45.374
Outros ganhos	807	265
Ganhos Operacionais	84.410	66.483

Gastos Operacionais

(milhões de euros)



Durante o ano de 2020 assistiu-se a uma redução significativa das rubricas de custos variáveis diretos em linha com a redução operacional imposta pelos constrangimentos provocados pela crise pandémica da Covid-19. Combustíveis, comunicações, taxas aeroportuárias e comissões, entre outros, apresentaram reduções em linha com a redução verificada na operação da SATA Air Açores. No entanto, a indústria da aviação não consegue reduzir custos o suficiente para neutralizar os graves prejuízos. Custos fixos, como rendas de instalações, alugueres contratualizados, salários, entre outros, apesar de todos os esforços e iniciativas de mitigação do seu

impacto, através de renegociação com fornecedores, realocação de recursos ou do recurso ao *lay-off* no caso dos gastos com pessoal, afetam negativamente e de forma significativa os resultados já debilitados pela quebra da procura em 2020.

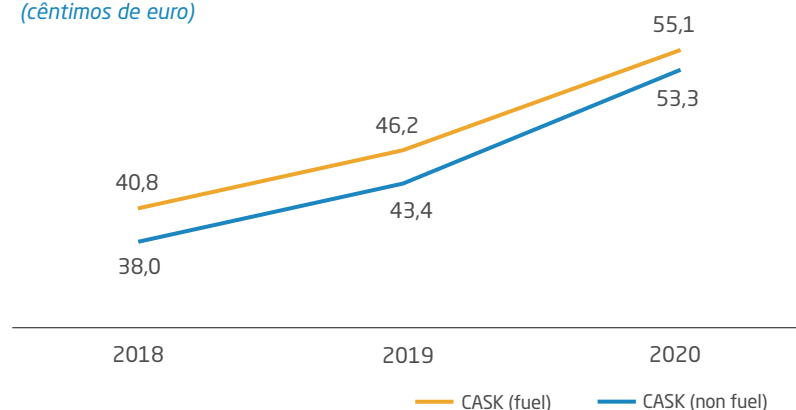
i Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações e gastos de reestruturação.

milhares de euros	2019	2020
Fornecimentos e serviços externos	30.406	20.630
Gastos com pessoal	35.912	32.834
Imparidades	4.389	3.242
Provisões	153	61
Outros gastos operacionais	2.652	2.450
Gastos Operacionais	73.512	59.217

CASK¹

Utilizado para mensurar o custo unitário expresso em cêntimos de euros incorrido para operar cada lugar por cada km percorrido, o CASK revela-se um indicador de grande relevância na avaliação e comparação da performance e estabilidade económica das transportadoras aéreas. Em 2020, este indicador apresentou um aumento na ordem dos 19% face a 2019 por via da redução significativa da operação, em consequência dos impactos da crise pandémica que se vive globalmente desde finais de 2019. Apesar dos esforços encetados para a mitigação dos impactos da crise sem precedentes instalada no sector do transporte aéreo e com o ajuste

(cêntimos de euro)



operacional face à nova realidade (-30% ASK YoY), o peso de rubricas de gastos fixos e semifixos na estrutura de custos da SATA Air Açores faz com que este indicador suba de forma significativa, especialmente na rubrica

“non fuel” (+23% YoY), evidenciando de uma forma mais clara o impacto dos custos fixos ao excluirmos os gastos com a rubrica de custo variável de maior relevância na indústria da aviação.

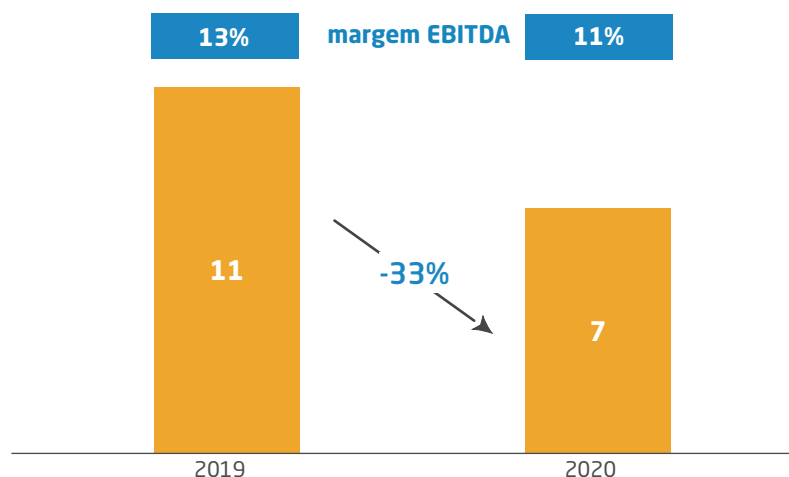
¹ Para cálculo de CASK não são considerados gastos de reestruturação.

EBITDA

Em 2020, tendo em conta as variações registadas no volume de receitas (-21%/-18 M Eur), bem como no volume dos gastos considerados para cálculo deste indicador (-19%/-14 M Eur), verifica-se uma deterioração dos valores de EBITDA, na ordem dos Eur 3,6 M comparativamente aos valores obtidos durante o exercício de 2019.

A margem EBITDA recua 2pp, de 13% em 2019 para 11% em 2020.

(milhões de euros)

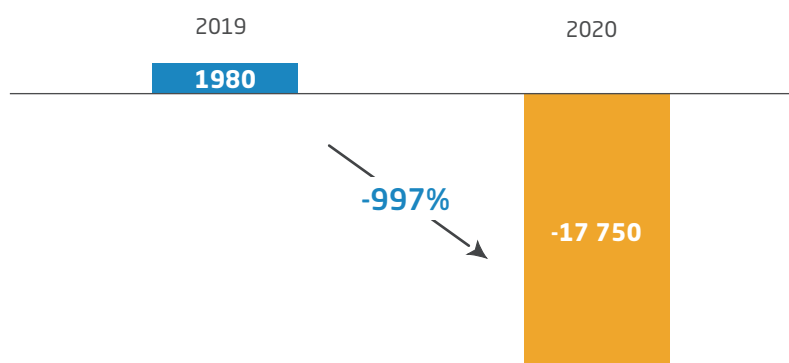


Resultado Líquido

Invertendo a sua tendência positiva, o resultado líquido apresentado em 2020 caiu Eur 19,7 M, com um valor de Eur -17,8 M face aos Eur 2 M registados em 2019.

Adicionalmente à queda do EBITDA na ordem dos Eur 3,6 M comparativamente ao registado no ano de 2019, são ainda considerados para o Resultado Líquido do Exercício os valores referentes a amortizações do exercício, cerca de Eur 9 M, maioritariamente referente à frota aérea. A rubrica de Gastos de Reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades da SATA Air Açores com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma, bem como o programa de saídas a ser lançado em 2021, no âmbito do

(milhões de euros)



processo de reestruturação do Grupo SATA, assume em 2020 o valor de Eur 12,5 M, contribuindo para uma maior deterioração dos resultados registados neste exercício. Os resultados financeiros afetam

negativamente o resultado líquido em Eur 4 M, uma deterioração de Eur 2,7 M face a 2019, por conta da redução dos rendimentos financeiros auferidos ao longo de 2020 na ordem dos Eur 1,9 M e aumento de Eur 0,8 M de gastos financeiros incorridos.

Dívida Líquida¹

O valor de Dívida Líquida registou em 2020 um aumento de Eur 22,3 M face ao registado em 2019.

O aumento dos empréstimos obtidos resulta do auxílio de estado aprovado a 18 de agosto de 2020 pela Comissão Europeia, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, no valor de Eur 133 M para

apoio à liquidez da SATA Air Açores, por forma a que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Este auxílio recebido pelo Grupo SATA foi concedido por um período de seis meses, findo o qual, o auxílio

deveria ser reembolsado ou deveria ser notificado à Comissão um plano de reestruturação para que o auxílio pudesse ser aprovado. Neste sentido, a 17 de Fevereiro, o Grupo SATA submeteu para apreciação à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, prorrogando-se desta forma o período de reembolso dos

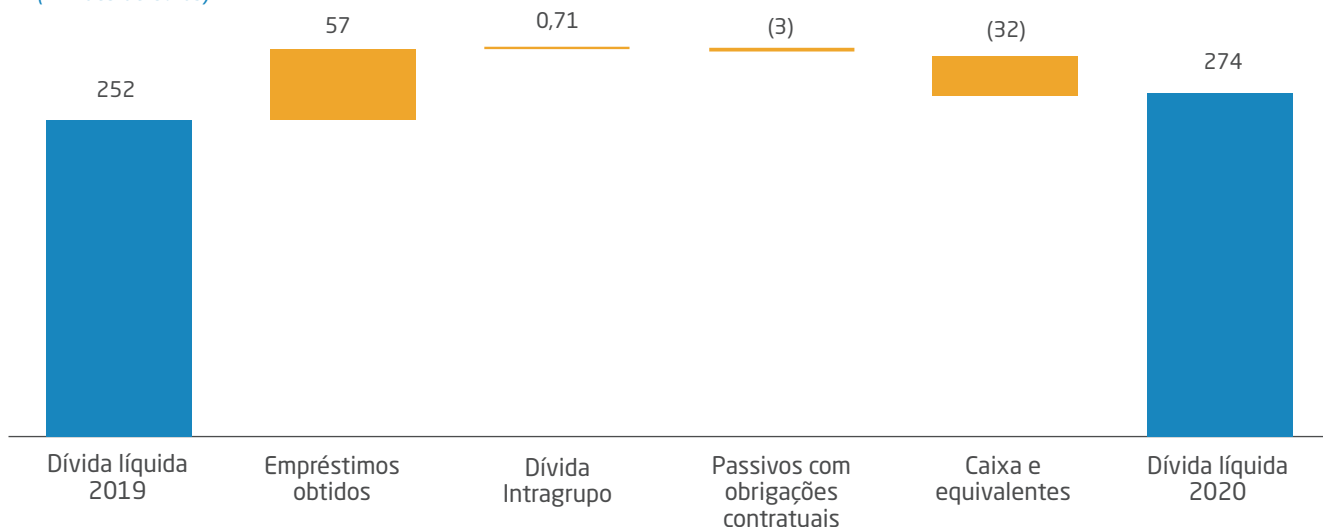
* Valor inclui Dívida Intra-grupo.

auxílios recebidos para novembro de 2021. No mesmo sentido, as dívidas intra-grupo aumentam Eur 0,7 M, enquanto o valor de passivos por obrigações contratuais na SATA Air Açores, correspondente na sua maioria aos contratos de locação

financeira da frota, apresenta face ao ano anterior uma redução de Eur 3,3 M. A variação do valor líquido da dívida financeira do Grupo SATA fica completa com o crescimento de Eur 32 M na rubrica de Caixa e Equivalentes, resultado do pagamen-

to de dívidas que o Governo Regional dos Açores tinha para com a SATA Air Açores, minorando desta forma o impacto negativo do aumento de dívida financeira registado a 31 de dezembro de 2020.

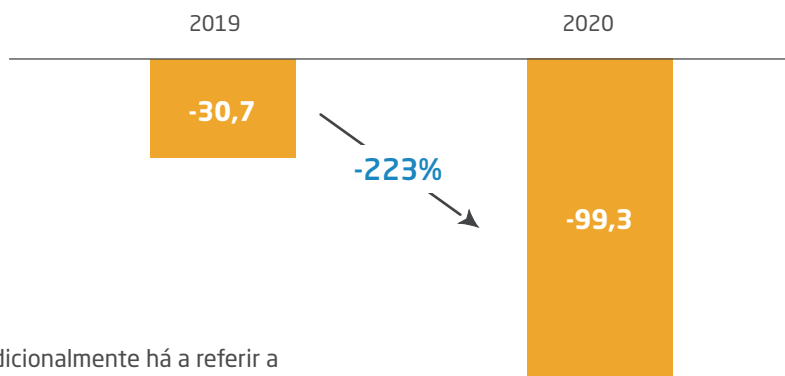
(milhões de euros)



Capital Próprio

O Capital Próprio da SATA Air Açores sofreu em 2020 uma redução significativa na ordem dos Eur 69 M comparativamente aos valores registados a 31 de dezembro de 2019. Esta redução resulta do processo de regularização dos aumentos de capital realizados em exercícios anteriores na SATA Air Açores, medida exigida pela Comissão Europeia. Esta devolução ao acionista leva à redução nominal do capital social da SATA Air Açores (Eur -48,6 M), redução esta que associada à incorporação dos resultados líquidos do exercício negativos remete o total do Capital Próprio do Grupo SATA para Eur -99 M a 31 de dezembro de 2020.

(milhões de euros)



Adicionalmente há a referir a anulação nas contas do valor da participação na SATA Internacional - Azores Airlines que a SATA Air Açores tinha registada de cerca de Eur 33,6 M.

Fornecedores

A rubrica de Fornecedores na SATA Air Açores mantém-se em 2020 estável quando comparada com o valor registado em 2019, rondando cerca de Eur 18 M. O Grupo SATA tem levado a cabo um esforço de negociação com os seus fornecedores, procurando definir planos de pagamento a longo prazo da dívida vencida, por forma a não ter ainda mais constrangimentos de tesouraria.

EVOLUÇÃO DO SEGM

SATA AIR AÇORES

Transporte aéreo

O Plano de Exploração das empresas do Grupo SATA para o ano de 2020 tinha como foco principal manter a aposta no reforço da conectividade centrada no seu hub Açores. Para a concretização deste objetivo, a SATA Air Açores reforçou a sua oferta no interior da Região Autónoma dos Açores, com incremento de frequências no verão, nomeadamente no período de junho a setembro, para dar resposta ao aumento da procura registada no ano anterior. Contudo, durante a execução do Plano de Exploração, devido à pandemia de Covid-19, a SATA Air Açores foi obrigada a ajustar a sua

oferta de acordo com as restrições de mobilidade impostas pelo Governo Regional dos Açores, bem como a consequente retração do mercado.

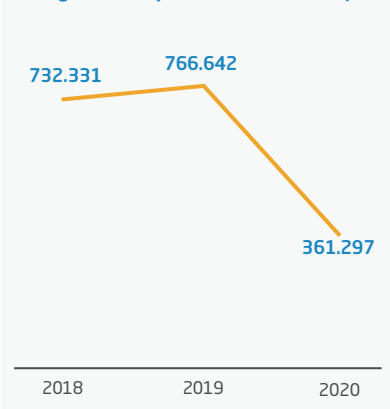
A SATA Air Açores manteve a sua operação durante todo o ano de 2020, ajustada às necessidades do período que se vivia, adaptando as suas aeronaves a cargueiro puro e misto, por forma a dar resposta às consequências da pandemia. Entre abril e maio, a SATA Air Açores operou uma rede reduzida com uma frequência diária a todas as ilhas dos Açores, para transporte de carga e correio, bem como transporte urgente de passageiros. A partir de junho verificou-se uma

retoma gradual da operação, embora a oferta nunca tenha atingido os valores inicialmente delineados.

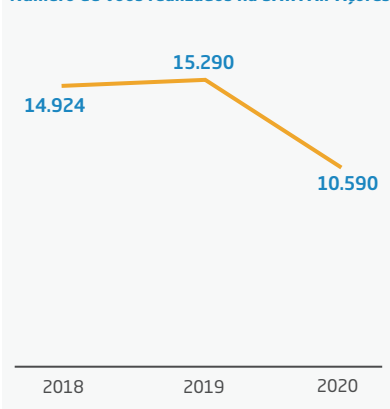
Charter

Perante a redução da procura e do número de voos, resultantes da pandemia, a SATA Air Açores, procurando otimizar a rentabilização dos seus recursos técnicos e humanos, continuou a apostar na operação charter, tendo efetuado 38 voos durante o ano de 2020, dos quais 20 inter-ilhas, para o transporte de valores, e 18 voos entre o arquipélago da Madeira e Portugal Continental, em aeronave Q400, nos meses de junho e julho, para o transporte de equipas desportivas.

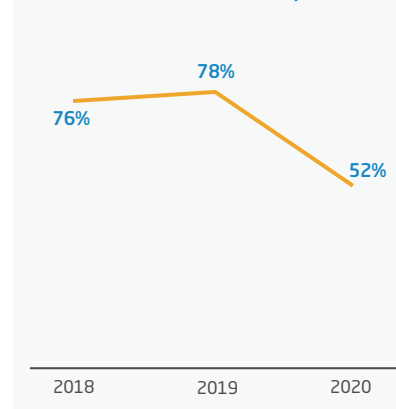
Passageiros transportados na SATA Air Açores



Número de voos realizados na SATA Air Açores



Load factor na SATA Air Açores



✈️ **10.590**

Número de voos
2019: 15.290

👤 **361.297**

Passageiros
2019: 766.642

MENTO DE NEGÓCIO

Assistência a aeronaves e passageiros

Resultado da pandemia que tem afetado a economia a nível mundial, em especial a do transporte aéreo, o ano de 2020 foi um ano de atividade completamente anormal pela sua redução abrupta, tendo convocado toda a equipa do Handling, em conjunto com outros departamentos do Grupo SATA, a participar na linha da frente no objetivo de abastecer as ilhas do arquipélago dos Açores. Assim, a atividade da SATA Handling durante o ano de 2020 cingiu-se a

um total de 14.064 assistências, incluindo aeronaves das companhias aéreas SATA Air Açores, Azores Airlines, TAP e outras, apresentando uma redução de 36% relativamente ao ano de 2019, tendo assistido um total de 1.072.031 passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos açorianos, correspondendo a uma diminuição de 63% em comparação ao ano anterior.

 **14.064**

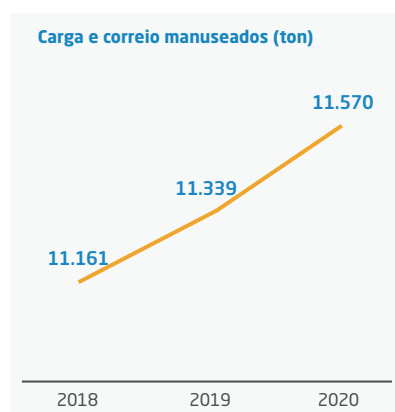
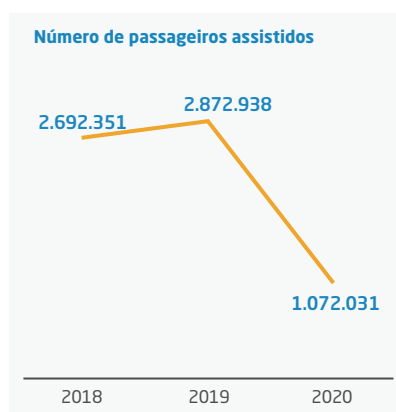
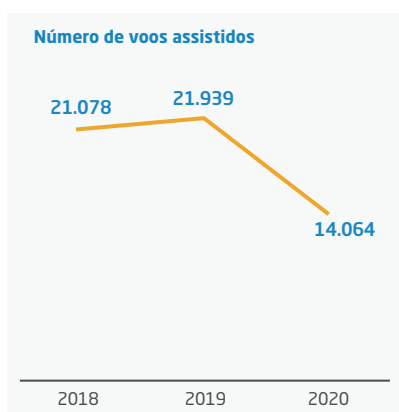
Voos assistidos
2019: 21.939

 **1.072.031**

Passageiros assistidos
2019: 2.872.938

 **11.570**

Carga/correio manuseados (ton)
2019: 11.338



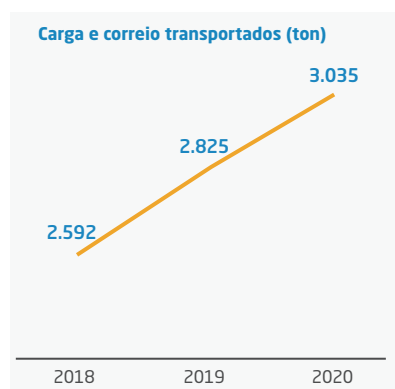
Carga e Correio

O ano de 2020 foi um ano de grandes desafios para a SATA Cargo, tendo sido um ano de grandes alterações, maioritariamente positivas. No início da pandemia de Covid-19, no mês de março, a SATA Air Açores adaptou a sua frota, de modo a aumentar a capacidade, por voo, de transporte de carga e correio. Foram criadas condições para garantir disponibilidade de porão para carga prioritária, como material de uso médico e bens de primeira necessidade, nomeadamente a transformação de uma aeronave Q400 em cargueiro, para dar resposta à necessidade de abastecimento da Região para o combate à pandemia. A nível regional, a SATA Cargo



3.035
CARGA TRANSPORTADA (ton)

procurou melhorar a relação com os clientes e criar uma relação de compromisso com estes, contando com a colaboração da Associação de Comerciantes de Pescado dos Açores, entre outros, criando igualmente automatismos e procedimentos que a tornam mais eficiente.



Os esforços da SATA Cargo traduziram-se, no final do ano de 2020, no aumento do volume da carga e correio transportado na SATA Air Açores, de 3.035 toneladas, em relação ao ano anterior, no qual foram transportadas 2.825 toneladas de carga e correio.

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

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

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:** Interdita 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 prolixidade 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 Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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 Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

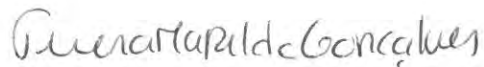
Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 17.750.038 euros seja aplicado em Resultados Acumulados, e que face aos Capitais Próprios negativos no montante de 99.280.967 euros e dando cumprimento ao disposto no artº 35 do código das sociedades comerciais, o Conselho de Administração irá propor à Assembleia Geral, para sua cobertura, o respetivo aumento de capital.

Ponta Delgada, 29 de abril de 2021

Conselho de Administração



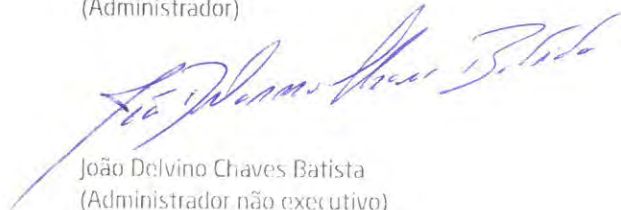
Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)



João Delvino Chaves Batista
(Administrador não executivo)

Sobre o relatório

O relatório incide sobre a atividade da SATA Air Açores 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 Air Açores.

Os conteúdos apresentados incluem o desempenho individual da SATA Air Açores 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 da SATA Air Açores, 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.
- 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).
- Wide-Body** Tipo de avião com cabine com cerca de seis metros de largura e dois corredores ao longo do aparelho.

ANEXOS

FINANCEIROS



**SATA Air Açores – Sociedade
Açoriana de Transportes
Aéreos, S.A.**

Demonstrações Financeiras individuais
31 de dezembro de 2020

Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração da posição financeira	4
Demonstração de resultados	5
Demonstração do rendimento integral	6
Demonstração da alteração dos capitais próprios	7
Demonstração dos fluxos de caixa.....	8
Anexo às demonstrações financeiras	9
1. Introdução.....	9
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19	11
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	19
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO	19
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES.....	19
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	20
3. Principais políticas contabilísticas	21
3.1 PARTES DE CAPITAL EM SUBSIDIÁRIAS	22
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL.....	22
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	23
3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS	24
3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	24
3.6 ATIVOS FINANCEIROS.....	25
3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	27
3.8 INVENTÁRIOS.....	27
3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	28
3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	28
3.11 CAPITAL SOCIAL.....	28
3.12 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS	29
3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	29
3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	29
3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	30
3.16 PROVISÕES.....	32
3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	32
3.18 LOCAÇÕES	33
3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	34
3.20 RÉDITO.....	35
3.21 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	36
3.22 EVENTOS SUBSEQUENTES.....	37
4 Políticas de gestão do risco financeiro	37
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	41
5.1 PROVISÕES (NOTA 18).....	42
5.2 PROVISÕES PARA REESTRUTURAÇÃO (NOTA 18).....	42
5.3 PRESSUPOSTOS ATUARIAIS (NOTA 20).....	43

5.4 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6)	43
5.5 IMPARIDADES (NOTAS 6, 10, 11 E 13).....	43
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22).....	43
5.7 PROGRAMA DE FIDELIZAÇÃO (NOTA 24).....	44
5.8 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 9)	44
6. Ativos fixos tangíveis.....	45
7. Ativos Intangíveis.....	47
8. Investimentos financeiros	49
9. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	50
10. Inventários	52
11. Clientes	53
12. Imposto sobre o rendimento a pagar.....	53
13. Outras contas a receber.....	54
14. Outros ativos correntes	55
15. Caixa e equivalentes de caixa	56
16. Capital	56
17. Outras reservas	56
18. Provisões	57
19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....	57
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros.....	60
21. Fornecedores.....	62
22. Documentos pendentes de voo.....	63
23. Outras contas a pagar.....	63
24. Outros passivos correntes	64
25. Ativos e passivos financeiros por categoria.....	65
26. Justo valor de ativos e passivos.....	66
27. Vendas e serviços prestados	66
28. Subsídios à exploração.....	66

29. Fornecimentos e serviços externos.....	67
30. Gastos com o pessoal	68
31. Outros rendimentos e ganhos.....	69
32. Outros gastos e perdas.....	70
33. Gastos e rendimentos financeiros	70
34. Imposto do exercício.....	71
35. Contingências.....	72
36. Partes relacionadas.....	72
37. Eventos subsequentes.....	74

Demonstração da posição financeira

	Nota	2020	2019 Reexpresso
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	35.030.654	41.741.246
Ativos intangíveis	7	30.775	66.292
Investimentos financeiros	8	2.021.364	2.021.364
Ativos por impostos diferidos	9	5.372.666	5.417.580
		42.455.459	49.246.482
Corrente			
Inventários	10	2.076.653	2.036.226
Clientes	11	1.718.379	1.597.072
Outras contas a receber	13	248.656.681	204.902.474
Outros ativos correntes	14	1.576.304	1.302.759
Caixa e equivalentes de caixa	15	33.013.250	1.272.323
		287.041.267	211.110.854
Total do Ativo		329.496.726	260.357.336
Capital Próprio			
Capital social	16	16.809.500	65.390.235
Reservas legais	17	1.495.597	1.396.612
Outras reservas		3.318.091	3.318.091
Resultados acumulados		(103.154.116)	(102.807.030)
Resultado líquido do exercício		(17.750.038)	1.979.705
Total Capital Próprio		(99.280.967)	(30.722.387)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	18	2.991.048	251.262
Empréstimos obtidos	19	95.767.077	99.770.852
Passivos com obrigações contratuais	19	31.327.535	33.611.326
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	17.011.988	6.818.180
Passivos por impostos diferidos	9	67.783	112.578
		147.165.431	140.564.198
Corrente			
Empréstimos obtidos	19	165.873.934	104.704.217
Passivos com obrigações contratuais	19	6.822.922	8.342.894
Fornecedores	21	18.461.641	18.172.037
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	872	145.035
Documentos pendentes de voo	22	583.226	787.243
Outras contas a pagar	23	87.925.772	14.225.730
Outros passivos correntes	24	1.943.896	4.138.369
		281.612.262	150.515.525
Total Passivo		428.777.693	291.079.723
Total do Capital Próprio e Passivo		329.496.726	260.357.336

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

Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vendas e serviços prestados	27	20.843.446	40.794.847
Subsídios à exploração	28	45.374.127	42.808.228
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(1.937.960)	(2.125.427)
Fornecimentos e serviços externos	29	(20.630.285)	(30.406.114)
Gastos com o pessoal	30	(32.833.616)	(35.911.882)
Gastos de reestruturação	30	(12.519.738)	-
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(8.837.680)	(8.557.334)
Imparidade de ativos depreciables/ amortizáveis	6	(3.241.469)	(4.388.627)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11	(288)	(20)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(61.214)	(152.916)
Outros rendimentos e ganhos	31	265.285	806.532
Outros gastos e perdas	32	(512.317)	(526.597)
Resultado operacional		<u>(14.091.710)</u>	<u>2.340.690</u>
Gastos financeiros	33	(10.661.667)	(9.900.767)
Rendimentos financeiros	33	7.001.631	8.911.018
Resultados antes de impostos		<u>(17.751.746)</u>	<u>1.350.941</u>
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	1.708	628.764
Resultado líquido do exercício		<u>(17.750.038)</u>	<u>1.979.705</u>

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		(17 750 038)	1 979 705
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	(2 227 806)	(1 381 250)
Impacto fiscal	9	-	-
		<u>(2 227 806)</u>	<u>(1 381 250)</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(19 977 844)</u>	<u>598 455</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	Outras reservas	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2019 - Reexpresso		65.390.235	1.396.612	3.318.091	(98.846.326)	(2.579.454)	(31.320.842)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	(1.381.250)	1.979.705	598.455
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(2.579.454)	2.579.454	-
		-	-	-	(3.960.704)	4.559.159	598.455
A 31 de dezembro de 2019 - Reexpresso		65.390.235	1.396.612	3.318.091	(102.807.030)	1.979.705	(30.722.387)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	(2.227.806)	(17.750.038)	(19.977.845)
Redução de capital	16	(48.580.735)	-	-	-	-	(48.580.735)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	98.985	-	1.880.720	(1.979.705)	-
		(48.580.735)	98.985	-	(347.086)	(19.729.743)	(68.558.580)
A 31 de dezembro de 2020		16.809.500	1.495.597	3.318.091	(103.154.116)	(17.750.038)	(99.280.967)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2020	2019
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		21.995.264	48.232.143
Pagamentos a fornecedores		(17.605.985)	(34.458.701)
Pagamentos ao pessoal		(34.675.964)	(36.744.239)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(5.812.739)	(8.188.330)
Caixa gerada pelas operações		(36.099.424)	(31.159.127)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(87.764)	(78.810)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	64.606.421	34.636.629
Outros recebimentos/ pagamentos		(277.130)	(575.071)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		28.142.103	2.823.621
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(5.358.703)	(7.202.170)
Ativos intangíveis		(13.970)	-
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	36	(84.615.349)	(38.470.778)
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo		-	-
Juros e rendimentos similares	33	-	5.306.551
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(89.988.022)	(40.366.397)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	134.503.839	114.024.364
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	16	50.485.853	7.520.661
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	36	61.434.056	30.000.000
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(78.521.393)	(61.163.477)
Passivos com obrigações contratuais	19	(4.681.066)	(8.296.824)
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23 e 36	(61.000.000)	(35.134.935)
Juros e gastos e similares	33	(7.106.432)	(5.690.569)
Juros de passivos com obrigações contratuais	33	(1.522.098)	(1.677.385)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		93.592.759	39.581.835
Variação de caixa e seus equivalentes		31.746.840	2.039.059
Efeitos das diferenças de câmbio		(5.913)	3.480
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	15	1.272.323	(770.216)
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	15	33.013.250	1.272.323

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“Empresa” ou “SATA”) resulta da transformação em sociedade anónima ao abrigo do Decreto-Lei n.º 276/2000, de 10 de novembro, da SATA Air Açores – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, E.P. (constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 490/80 de 17 de outubro).

A Empresa é uma sociedade anónima, com sede na Avenida Infante D. Henrique, nº 55 – 2º andar, em Ponta Delgada e tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através de participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização, incluindo a assistência a aeronaves nos aeroportos, a formação de pessoal técnico e a assistência a outras empresas do sector, com cedência e fornecimento de meios técnicos e humanos.

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no nº 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA¹. Em termos cronológicos relativamente à prestação do Serviço Público:

- Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a Empresa ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009.
- A 7 de setembro de 2009, a Empresa renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, pelo prazo de cinco anos a contar daquela data.
- A 24 de setembro de 2014, foi assinado, entre a SATA e a RAA, um Ajuste Direto para o período de outubro de 2014 a março de 2015
- A 1 de abril de 2015, foi assinado entre a SATA e a RAA o segundo Ajuste Direto, para o período de abril a setembro de 2015.
- A 4 de setembro de 2015, a Empresa ganhou o Contrato das Obrigações de Serviço Público de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015 até setembro de 2020.
- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto para o período de outubro de 2020 a março de 2021.
- No dia 29 de março de 2021, foi assinado o segundo Ajuste Direto para o período de abril a setembro de 2021.

Atendendo ao futuro Concurso Internacional de Obrigações de Serviço Público, a Empresa encontra-se a aguardar a definição e publicação do mesmo, de forma a poder avaliar a apresentação de uma proposta.

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

Em março de 2020 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. A SATA não foi alheia a estes constrangimentos e impactos, acentuando a quebra já verificada nos dois primeiros meses do ano.

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.

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 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, acionista único da SATA, 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 na SATA, uma vez que a Empresa 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 SATA² seja restabelecida sem qualquer apoio estatal suplementar, que o Grupo contribua a um nível adequado para

² Constituído pela SATA Air Açores S.A., SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos, S.A.

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 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 de 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.

Assim, e no contexto acima descrito, 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.

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

1.1 Impacto Pandemia COVID-19

O contexto de Pandemia alterou o perfil de risco das Organizações.

Um dos grandes desafios no panorama económico atual prende-se com os efeitos da Pandemia, cujos impactos são sistémicos e afetam todos, direta ou indiretamente, e na quase totalidade das situações com impacto negativo, nomeadamente, i) redução significativa da receita, devido aos confinamentos ou à redução da procura, ii) disrupções nas cadeias logísticas com impacto nos fornecimentos e iii) incapacidade de aceder a crédito ou inexistência de liquidez nos mercados de capitais.

Todas estas situações originam incertezas, que podem colocar em causa o princípio da continuidade das operações, basilar na preparação das demonstrações financeiras.

Outra realidade que a COVID-19 trouxe para a SATA foi a utilização extensiva do trabalho remoto, incluindo a divulgação sobre as suas políticas. A utilização extensiva de mecanismos de trabalho a partir de casa, desencadeou preocupações ao nível da resiliência das infraestruturas de IT e da capacidade de prevenir e gerir ataques cibernéticos, encorajando a divulgação de acautelar estes temas e que políticas adotar.

Mais tarde foram definidas as estratégias que a organização utilizou para trazer os seus colaboradores de volta ao local de trabalho garantindo condições de higiene e segurança.

1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

A crise pandémica impactou significativamente a performance da SATA Air Açores no que respeita aos seus indicadores operacionais, tal como demonstrado na tabela abaixo. De destacar que, uma vez que estamos perante um serviço inter-ilhas com obrigações de serviço público, os efeitos em termos do número de voos (-31% yoy), não foram tão significativos quando se olha para o número de passageiros (-53% yoy). A capacidade, ASK, reduziu em linha com o número de voos (-31% yoy), tendo a procura em termos de tráfego de passageiros reduzido 54% yoy, traduzindo-se numa deterioração do *load factor* em 26,8 p.p..

A destacar um efeito positivo desta pandemia, o aumento do transporte de carga, (+12% yoy), nomeadamente transporte de material médico, bens essenciais, entre outros.

Evolução dos principais Indicadores Operacionais da SATA Air Açores

	2020	2019	Δ20/19	
			Valor	%
Nº Voos	10 590	15 290	-4 700	-30,7%
Lugares Oferecidos	712 180	1 001 770	-289 590	-28,9%
Passageiros	361 297	766 642	-405 345	-52,9%
ASK (milhões)*	124	178	-54	-30,5%
RPK (milhões)**	64	139	-75	-54,2%
Load Factor (%)	52%	78%		-26,8p.p.
Correio (Kg)	537 599	603 630	-66 031	-10,9%
Carga (Kg)	2 497 858	2 221 550	276 308	12,4%
Block Hour	6 972	10 399	-3 427	-33,0%
Fuel Burn	4 549 373	6 659 353	-2 109 980	-31,7%

* Assentos-quilómetro oferecidos

** Assentos-quilómetro utilizados

1.1.2 Impacto nos indicadores financeiros

Os potenciais problemas de continuidade de negócio ou problemas de liquidez causados pela pandemia têm normalmente reflexo nas contas a receber, sendo importante avaliar a eventual deterioração na qualidade de crédito e, conseqüentemente, qual o impacto na determinação das perdas por imparidade.

Relativamente às contas a receber, é importante perceber se o risco de concentração se alterou com as conseqüências da pandemia. Os riscos de crédito podem igualmente ter aumentado, não só pela exposição a entidades que operam num setor mais afetado pela pandemia, mas também porque a maior parte dos clientes e contas a receber está numa área geográfica mais afetada pelas conseqüências da pandemia, ou por estar ou ir ficar em situação de confinamento.

O detalhe da evolução dos principais indicadores financeiros em 2020 face a 2019, encontra-se abaixo:

Indicadores financeiros	2020	2019	Variação	
			valor	%
Dados da demonstração dos resultados				
Rendimento operacional	66 482 858	84 409 607	-17 926 749	-21,2%
Receita de passageiros	11 844 229	24 917 981	-13 073 752	-52,5%
EBITDA	7 265 707	10 898 024	-3 632 317	-33,3%
Margem EBITDA	11%	13%		-2 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	-14 091 710	2 340 690	-16 432 400	-702,0%
EBIT margin	-21%	3%	0	-24 p.p.
Dados da demonstração dos fluxos de caixa				
Fluxo das atividades operacionais	28 142 103	2 823 621	25 318 482	896,7%
Fluxo das atividades de investimento	-89 988 022	-40 366 397	-49 621 625	122,9%
Fluxo das atividades de financiamento	93 592 759	39 581 835	54 010 924	136,5%
Dados da posição financeira				
Total do ativo	329 496 726	260 357 336	69 139 390	26,6%
Total do passivo	428 777 693	291 079 723	137 697 970	47,3%
Total do capital próprio	-99 280 967	-30 722 387	-68 558 580	223,2%

O efeito financeiro no ano de 2020 foi severamente impactado pela redução da atividade em resultado da pandemia COVID-19, verificando-se uma redução dos rendimentos operacionais de 21,2% e das receitas de passageiros em 52,5%. O EBITDA registou uma quebra de 3,6 milhões de Euros, passou para 7,3 milhões de Euros e o resultado operacional passou de 2,3 milhões de Euros para -14,1 milhões de Euros.

O aumento verificado no Ativo deveu-se essencialmente ao aumento do valor das disponibilidades decorrentes do empréstimo de auxílio de estado, ainda disponíveis à data de relato.

A variação verificada no passivo está diretamente relacionada com o aumento dos financiamentos obtidos, no âmbito do auxílio de Estado no valor de 132 milhões de Euros.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, o aumento dos fluxos das atividades de investimento está relacionado com o empréstimo intra-grupo concedido pela SATA Air Açores à SATA Internacional.

1.1.3 Impacto nas principais estimativas

Os impactos da pandemia COVID-19 nas principais estimativas do *management* são conforme abaixo:

Provisões

A SATA mantém registadas provisões para diversas contingências (Nota 3.15), o Conselho de Administração procede à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas.

Em 2020 a Empresa registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades que a Empresa espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2020 um valor de cerca de 2,7 milhões de Euros.

Perdas por imparidade de ativos correntes

A Empresa mantém registadas provisões para as perdas por imparidade de alguns ativos correntes (Nota 3.6), procedendo a Administração à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas.

Perdas por imparidade de ativos não correntes

As demonstrações financeiras de 2020 refletem o impacto de 3,2 milhões de Euros, registados como imparidade sobre o valor das aeronaves, resultantes de análise de recuperabilidade de ativos não correntes, atendendo à estimativa de valor recuperável das aeronaves, tendo por base os efeitos da COVID-19 no sector.

Impostos diferidos

De acordo com a IAS 12, a Empresa reconhece os ativos e passivos por impostos diferidos com base na diferença existente entre o valor contabilístico e as bases fiscais dos ativos e passivos, sempre que seja possível aferir recuperabilidade em termos legais.

A Empresa analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos e reconhece uma perda por imparidade, sempre que seja provável que esses ativos não sejam realizáveis, com base em informação histórica sobre o lucro tributável, na projeção do lucro tributável futuro e no tempo estimado de reversão das diferenças temporárias.

No exercício de 2020, não foram registados ativos por impostos diferidos, atendendo ao enquadramento do atual plano de negócios existente (Nota 1), mantendo-se, porém, os saldos acumulados a dezembro de 2019.

Documentos pendentes de voo

A 31 de dezembro de 2020 e 2019 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados, ascendia a 583 milhares de Euros e 787 milhares de Euros, respetivamente.

Em 2020, foi decidido pela Administração, rever a política de utilização de documentos pendentes de voo, no que diz respeito à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher*.

Neste enquadramento, foi efetuada uma revisão aos critérios utilizados na estimativa de valorização dos documentos pendentes de voo, de acordo com a política acima mencionada, passando a ter em conta entre outras estimativas diferenciadas, quanto à utilização futura de *vouchers* de reembolso e à utilização futura de passagens.

1.1.4 Medidas mitigadoras do efeito da pandemia da COVID-19

O combate à crise pandémica provocada pela COVID-19 revelou-se extremamente complexo, não apenas em Portugal, como em todo o mundo, uma vez que nenhum país estava verdadeiramente preparado para a enfrentar. Em termos nacionais, além da implementação do estado de alerta e de algumas cercas sanitárias, foi declarado o estado de emergência a 19 de março, prorrogado sucessivamente, facto que nunca tinha acontecido desde o 25 de abril de 1974.

A resposta da SATA à crise contou com diversos fatores que contribuíram decisivamente para o bom resultado, sendo de destacar a coesão, a compreensão, o civismo e o sentido de disciplina de todos os colaboradores, o seu bom desempenho, bem como o lançamento de um conjunto de iniciativas. Esta conjuntura permitiu “minimizar” o estrago em termos de resultados.

O quadro acima caracterizado permitirá à SATA melhorar as suas capacidades de planeamento e de resposta a crises, aumentando o seu prestígio e reconhecimento nacional e internacional, através de uma participação mais ativa na resposta a crises.

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) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre outras.

Adicionalmente, foram tomadas medidas na área de recursos humanos, com impacto, como a suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excecionais e a suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação.

Fornecedores

A SATA tem levado a cabo um esforço de negociação com os seus fornecedores, procurando definir planos de pagamento a longo prazo da dívida vencida, por forma a não ter ainda mais constrangimentos de tesouraria.

Lay-off e Complemento Regional Manutenção Contratos de Trabalho

Por forma a fazer face à crise originada pela COVID-19, e proteger os postos de trabalho a SATA aderiu à medida constante do Decreto-Lei 10-G/2020, de 26 de março, traduzida na redução temporária do período normal de trabalho ou na suspensão do contrato de trabalho (situação de *lay-off* simplificado), durante três meses, com início a 7 de abril de 2020 e término a 5 de junho de 2020.

Adicionalmente, por Resolução do Conselho do Governo n.º 80/2020 de 30 de março de 2020, foi aprovado o novo regulamento da medida extraordinária que cria o complemento regional ao apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial, regulado igualmente Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março, medida à qual a SATA também aderiu.

No exercício de 2020, e em resultado da adesão aos regimes de apoio acima descritos, a SATA registou uma poupança estimada de custos com o pessoal no valor de cerca de 443 milhares de Euros.

Apoios Governamentais à Economia

Adicionalmente, a Empresa aderiu medidas de apoio à retoma económica, lançadas pelo Governo Português, nomeadamente: (i) ao regime excecional e temporário de cumprimento de obrigações fiscais e contribuições sociais, no âmbito da COVID-19, constante no Decreto-Lei 10-F/2020, de 26 de março, na sua redação atual; (ii) à aplicação do regime excecional e temporário de suspensão de prazos judiciais, administrativos e tributários, nos termos da Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, na sua redação atual, e (iii) ao regime excecional de proteção dos créditos das empresas, no âmbito da pandemia COVID-19,

constantes do Decreto-Lei n.º10-J/2020, de 26 de março, na sua redação atual. Subsequentemente a SATA candidatou-se também ao apoio IRNAE (Incentivo Regional à Normalização da Atividade Económica).

Na sequência destes apoios, a Empresa aderiu também ao programa Apoio Imediato à Liquidez (AIL), que resultou numa comparticipação de 103 milhares de Euros.

1.1.5 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 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, 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 da SATA, 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 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, 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, 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.

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

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

A situação pandémica que se vive mundialmente e a incapacidade generalizada de efetuar previsões rigorosas sobre o futuro das operações, veio trazer algum adicional de incerteza, bem como um nível adicional de prudência nas estimativas utilizadas para preparação das demonstrações financeiras (ver Nota 1.1.3). As estimativas constantes das presentes demonstrações refletem a melhor e mais precisa informação à data da sua contabilização que a SATA dispunha, no entanto, e atendendo a toda a conjuntura que se vive, interna e externamente, estas estimativas de eventos, ações e resultados poderão vir a ser divergentes quando comparadas com os eventos, ações e resultados reais. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para a análise das demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

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:

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.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Decorrente da análise realizada às participações financeiras detidas pela SATA Air Açores, o Conselho de Administração procedeu ao reconhecimento de uma imparidade sobre o total da participação financeira detida na SATA Internacional valorizada por cerca de 33,6 milhões de Euros desde o exercício de 2016, procedendo assim à correção de um erro de exercícios anteriores.

Os ajustamentos na demonstração da posição financeira resultantes da correção deste erro, detalham-se abaixo, tendo-se procedido à reexpressão da referida demonstração:

	31-12-2019			01-01-2019		
	31-12-2019	Ajustamentos	31-12-2019 Reexpresso	01-01-2019	Ajustamentos	01-01-2019 Reexpresso
Ativo						
Não corrente						
Ativos fixos tangíveis	41.741.246	-	41.741.246	47.931.261	-	47.931.261
Ativos intangíveis	66.292	-	66.292	105.324	-	105.324
Investimentos financeiros	35.594.179	(33.572.815)	2.021.364	35.618.179	(33.572.815)	2.045.364
Ativos por impostos diferidos	5.417.580	-	5.417.580	5.442.460	-	5.442.460
Outras contas a receber	-	-	-	26.485.852	-	26.485.852
	82.819.297	(33.572.815)	49.246.482	115.583.076	(33.572.815)	82.010.261
Corrente						
Inventários	2.036.226	-	2.036.226	1.744.176	-	1.744.176
Clientes	1.597.072	-	1.597.072	2.030.346	-	2.030.346
Outras contas a receber	204.902.474	-	204.902.474	134.631.005	-	134.631.005
Outros ativos correntes	1.302.759	-	1.302.759	1.138.467	-	1.138.467
Caixa e equivalentes de caixa	1.272.323	-	1.272.323	1.227.884	-	1.227.884
	211.110.854	-	211.110.854	140.771.878	-	140.771.878
Total do Ativo	293.930.151	(33.572.815)	260.357.336	256.354.954	(33.572.815)	222.782.139
Capital Próprio						
Capital social	65.390.235	-	65.390.235	65.390.235	-	65.390.235
Reservas legais	1.396.612	-	1.396.612	1.396.612	-	1.396.612
Outras reservas	3.318.091	-	3.318.091	3.318.091	-	3.318.091
Resultados acumulados	(69.234.215)	(33.572.815)	(102.807.030)	(65.273.511)	(33.572.815)	(98.846.326)
Resultado líquido do exercício	1.979.705	-	1.979.705	(2.579.454)	-	(2.579.454)
Total Capital Próprio	2.850.428	(33.572.815)	(30.722.387)	2.251.973	(33.572.815)	(31.320.842)
Passivo						
Não corrente						
Provisões	251.262	-	251.262	107.593	-	107.593
Empréstimos obtidos	99.770.852	-	99.770.852	114.962.980	-	114.962.980
Passivos com obrigações contratuais	33.611.326	-	33.611.326	41.508.636	-	41.508.636
Obrigações de benefícios de reforma e outros	6.818.180	-	6.818.180	6.976.904	-	6.976.904
Passivos por impostos diferidos	112.578	-	112.578	942.460	-	942.460
	140.564.198	-	140.564.198	164.498.573	-	164.498.573
Corrente						
Empréstimos obtidos	104.704.217	-	104.704.217	38.552.651	-	38.552.651
Passivos com obrigações contratuais	8.342.894	-	8.342.894	7.917.194	-	7.917.194
Fornecedores	18.172.037	-	18.172.037	22.029.448	-	22.029.448
Imposto sobre o rendimento a pagar	145.035	-	145.035	48.327	-	48.327
Documentos pendentes de voo	787.243	-	787.243	639.915	-	639.915
Outras contas a pagar	14.225.730	-	14.225.730	18.360.937	-	18.360.937
Outros passivos correntes	4.138.369	-	4.138.369	2.055.936	-	2.055.936
	150.515.525	-	150.515.525	89.604.408	-	89.604.408
Total Passivo	291.079.723	-	291.079.723	254.102.981	-	254.102.981
Total do Capital Próprio e Passivo	293.930.151	(33.572.815)	260.357.336	256.354.954	(33.572.815)	222.782.139

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 Partes de capital em subsidiárias

Os investimentos representativos de partes de capital em subsidiárias encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das perdas de imparidade, quando estas se verificarem.

Depois de o interesse da investidora ser reduzido a zero, a Empresa reconhece um passivo para fazer face às responsabilidades adicionais resultantes de (i) obrigações legais ou construtivas incorridas ou pagamentos efetuados a favor das subsidiárias e associadas, (ii) expectativa de geração de caixa da subsidiária ou associada insuficiente para fazer face às obrigações legais ou construtivas incorridas e (iii) impossibilidade de apurar o justo valor dos referidos investimentos com fiabilidade.

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

3.2 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do Euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio à data das transações. Os ganhos ou perdas cambiais resultantes do pagamento/ recebimento das transações bem como da conversão pela taxa de câmbio à data do relato financeiro, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração de resultados, nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros, se relacionadas com empréstimos ou em outros ganhos ou perdas operacionais, para todos os outros saldos/transações.

iii) Cotações utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2020	2019
USD	0,8149	0,8902
GBP	1,1123	1,1754
CAD	0,6397	0,6850

Fonte: Banco de Portugal

3.3 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

da anterior grande manutenção serão desreconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados do exercício.

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

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

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

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

3.4 Ativos Intangíveis

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

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

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

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

3.5 Imparidade de ativos não financeiros

Os ativos não financeiros, que não têm uma vida útil definida, não estão sujeitos a amortização/depreciação, mas são objeto de testes de imparidade anuais. Os ativos sujeitos a amortização/

depreciação são revistos quanto à imparidade sempre que eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que o valor pelo qual se encontram escriturados possa não ser recuperável.

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

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

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

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

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

3.6 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 ("*SPP/ 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 de resultados. Quando o ativo financeiro é desreconhecido, o ganho ou perda acumulado em outro rendimento integral é reclassificado para resultado do período.

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

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.

3.7 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.

3.8 Inventários

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

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

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

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

3.9 Clientes e Outras contas a receber

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

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

3.10 Caixa e equivalentes de caixa

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

Os descobertos bancários são apresentados na demonstração da posição financeira, 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.

3.11 Capital social

O capital social refere-se aos montantes de entrada, fornecidos pelo acionista da Empresa, para o início da atividade da sociedade.

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

3.12 Empréstimos obtidos

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

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

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

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.

3.13 Outras contas a pagar

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

3.14 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.15 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma (doravante designado por plano de pensões).

➤ Plano benefícios definidos

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

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

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

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

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

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

➤ Planos de contribuição definida

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos da Empresa admitidos após 31 de dezembro de 2003 e prevê uma contribuição base de 6% por parte da Empresa e 1,5% por parte do colaborador. O plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

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

As contribuições efetuadas são registadas como gastos com pessoal na demonstração de resultados (ver Nota 20 e 30).

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

➤ Benefícios pós emprego

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

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

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos.

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

3.16 Provisões

As provisões são reconhecidas quando a SATA tem: i) uma obrigação presente legal, contratual ou construtiva resultante de eventos passados; ii) para a qual é mais provável 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”.

3.17 Subsídios e apoios do Governo

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

Os subsídios não reembolsáveis obtidos pelo investimento em ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis, caso existam, são reconhecidos como passivos, enquanto diferimentos por subsídios ao investimento,

sendo subsequentemente creditados na demonstração de resultados conjuntamente com os ativos a que estão associados, na rubrica de outros rendimentos e ganhos.

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

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

3.18 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 económicos dos ativos locados são gerados.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A Empresa aplica a IAS 36 para determinar se um ativo por direito de uso se encontra em imparidade e contabiliza qualquer perda por imparidade identificada, conforme descrito na Nota 3.5.

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.

3.19 Especialização dos exercícios

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

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

3.20 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.

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

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

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

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

Assistência prestada a terceiros

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

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

3.21 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com a IAS 7, através do método direto. A Empresa classifica na rúbrica 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 rúbrica de caixa e equivalentes de caixa compreende, também, os descobertos bancários incluídos na demonstração da posição financeira na rúbrica de empréstimos obtidos.

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

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

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

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

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

- a) Os pagamentos de locações que representam pagamentos em dinheiro da parcela principal dos passivos de locação são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento;
- b) Os pagamentos de locação que representam a parcela de juros também são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento; e

- c) Os pagamentos de locação que não foram incluídos na mensuração dos passivos de locação, incluindo pagamentos variáveis, locações de curto prazo e locações de ativos de baixo valor, são apresentados como fluxos de caixa operacionais.

3.22 Eventos subsequentes

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

Durante o exercício de 2020, a pandemia COVID-19 teve efeitos significativos na posição económica e financeira da Empresa, tendo ainda sido afetados de forma relevante os riscos financeiros a que a Empresa se encontra sujeita no desenvolvimento da sua atividade, bem como a gestão dos mesmos.

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da Empresa é desenvolvida na Região Autónoma dos Açores, no entanto encontra-se exposta ao risco da flutuação das taxas de câmbio através da aquisição de produtos/serviços fortemente indexados ao dólar, como por exemplo o *jetfuel* e manutenção de aeronaves.

A instabilidade económica resultante da situação da pandemia COVID-19, teve impacto na volatilidade nos mercados cambiais. Esta situação poderá ter impactos relevantes na mensuração dos ativos e passivos da SATA e afetar significativamente os recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

A gestão do risco cambial concretiza-se através da monitorização do grau de exposição da Empresa ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos, e tem como referência métricas definidas internamente. Estas métricas são influenciadas pela evolução das atividades e negócios da SATA.

As estratégias de gestão do risco cambial da SATA podem envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, no entanto, e tendo em consideração a situação financeira da SATA à data, a SATA não sentiu necessidade de recorrer a este tipo de instrumentos financeiros.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2020 e 2019, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2020			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	82.925	10.061	15.707	108.694
Outras contas a receber	37.642	-	-	37.642
	120.567	10.061	15.707	146.336
PASSIVOS				
Fornecedores	1.338.149	1.043	-	1.339.192
Outras contas a pagar	944.895	-	-	944.895
	2.283.044	1.043	-	2.284.087

	2019			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	14 200	6 380	4 143	24 723
Outras contas a receber	637 234	-	-	637 234
	651 433	6 380	4 143	661 956
PASSIVOS				
Fornecedores	1 000 789	-	-	1 000 789
Outras contas a pagar	111 969	1 245	-	113 214
	1 112 758	1 245	-	1 114 003

Em 31 de dezembro de 2020, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de cerca de 214 milhares de Euros (2019: 45 milhares de Euros).

ii. Risco de crédito

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

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

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

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.

iii. 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 da Empresa e suas subsidiárias, nomeadamente da SATA Internacional, os investimentos, a remuneração dos acionistas e o reembolso da dívida.

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

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2020			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	172.770.923	43.929.630	70.286.450
Passivos com obrigações contratuais	8.423.235	20.168.998	17.212.106
Fornecedores	18.461.641	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	89.074.273	-	-
	288.730.071	64.098.628	87.498.556
31 de dezembro de 2019			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	109.475.356	48.343.316	72.048.600
Passivos com obrigações contratuais	9.921.935	22.632.223	16.575.358
Fornecedores	18.172.037	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	17.557.167	-	-
	155.126.495	70.975.539	88.623.958

iv. Risco de taxa de juro

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

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

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 à dívida líquida em 31 de dezembro de 2020, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais de 3.048 milhares de Euros (2019: 2.507 milhares de Euros).

v. Risco de preço de combustível

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

Devido à pandemia COVID-19, o preço do Brent sofreu uma forte volatilidade em 2020, com um mínimo de 19 USD por barril e máximo de 69 USD por barril.

vi. Risco de mercado

A atividade económica global, em 2020 ficou profundamente marcada pela pandemia COVID-19, e em particular o mercado da aviação civil, devido essencialmente à redução exponencial da procura, quer por motivos económicos, quer por motivos de saúde pública.

Atendendo à imposição de limitações impostas pelos mercados onde a SATA normalmente opera, e em conjugação com a forte crise económica que o mercado da aviação atravessa, aliada à espetável redução dos preços da prestação dos serviços, os resultados futuros da Empresa poderão ser significativamente afetados.

vii. Gestão do risco de capital

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

A contratação de dívida é analisada 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 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. 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 cujo início da discussão se espera a qualquer momento.

Adicionalmente, a SATA aderiu aos apoios do Estado, onde se inclui ao regime das moratórias bancárias, permitindo-lhe tal medida um diferimento de fluxo financeiro no valor de cerca de 31,7 milhões de Euros, sendo que amortizou 64,5 milhões de Euros de capital em dívida até 01 de abril de 2020. A SATA procurou também alterar os termos dos acordos de dívida existentes negociando extensão de prazo de pagamento a fornecedores e outros credores, por forma a garantir liquidez e simultaneamente o *compliance* com as obrigações.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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 relativamente ao futuro da economia mundial depois desta brutal crise sanitária.

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, tendo em conta o desempenho histórico, a experiência acumulada e as expectativas sobre eventos futuros que, nas circunstâncias em causa, se acreditam serem razoáveis.

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

5.1 Provisões (Nota 18)

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

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

5.2 Provisões para Reestruturação (Nota 18)

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".

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que a Empresa espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2020 um valor de cerca de 2,7 milhões de Euros.

5.3 Pressupostos atuariais (Nota 20)

A determinação das responsabilidades com pensões de reforma requer a utilização de pressupostos e estimativas, de natureza demográfica e financeira, que podem condicionar significativamente os montantes de responsabilidades apurados em cada data de relato. As variáveis mais sensíveis referem-se à taxa de atualização das responsabilidades e as tabelas de mortalidade utilizadas.

5.4 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

Estes dois parâmetros são definidos de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração para os ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas por empresas do sector ao nível internacional.

5.5 Imparidades (Notas 6, 10, 11 e 13)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da 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.

5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

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

A Empresa procede a uma análise periódica do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa dos montantes desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

5.7 Programa de fidelização (Nota 24)

A Empresa reconhece uma obrigação contratual, no âmbito do programa de fidelização de clientes "SATA Imagine", com base no valor unitário da milha, atendendo ao "stand-alone price". Alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

5.8 Impostos diferidos (Nota 9)

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

6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 os movimentos registados em rúbricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2020								
Custo de aquisição	73.312	1.456.380	128.572.669	453.850	1.800.350	5.410.928	5.500.154	143.267.643
Imparidade acumulada	-	-	(4.388.627)	-	-	-	-	(4.388.627)
Depreciações acumuladas	-	(636.151)	(83.699.729)	(391.351)	(1.670.278)	(5.251.664)	(5.488.597)	(97.137.770)
Valor líquido	73.312	820.229	40.484.313	62.499	130.072	159.264	11.557	41.741.246
Movimento de 2020								
Adições	-	-	5.257.436	-	22.553	47.147	-	5.327.135
Transferências e abates	-	-	(279.716)	(17.917)	-	(3.716)	-	(301.349)
Imparidade - exercício	-	-	(3.241.469)	-	-	-	-	(3.241.469)
Depreciação - exercício	-	(257.590)	(8.401.803)	(15.231)	(30.445)	(88.039)	(3.151)	(8.796.258)
Depreciação - transf. e abates	-	-	279.716	17.917	-	3.716	-	301.349
	-	(257.590)	(6.385.836)	(15.231)	(7.892)	(40.892)	(3.151)	(6.710.592)
31 de dezembro de 2020								
Custo de aquisição	73.312	1.456.380	133.550.389	435.933	1.822.903	5.454.359	5.500.154	148.293.430
Imparidade acumulada	-	-	(7.630.096)	-	-	-	-	(7.630.096)
Depreciações acumuladas	-	(893.741)	(91.821.816)	(388.665)	(1.700.723)	(5.335.987)	(5.491.748)	(105.632.679)
Valor líquido	73.312	562.639	34.098.477	47.268	122.180	118.372	8.406	35.030.654

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

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2019									
Custo de aquisição	73.312	714.097	122.618.022	395.211	1.724.801	5.401.371	5.499.707	204.050	136.630.571
Depreciações acumuladas	-	(378.564)	(75.614.424)	(383.731)	(1.628.740)	(5.208.314)	(5.485.537)	-	(88.699.310)
Valor líquido	73.312	335.533	47.003.598	11.480	96.061	193.057	14.170	204.050	47.931.261
Movimento de 2019									
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	742.283	-	-	-	-	-	-	742.283
Adições	-	-	5.776.388	58.639	76.653	51.549	880	-	5.964.109
Transferências e abates	-	-	178.259	-	(1.104)	(41.992)	(433)	(204.050)	(69.320)
Imparidade - exercício	-	-	(4.388.627)	-	-	-	-	-	(4.388.627)
Depreciação - exercício	-	(257.587)	(8.107.648)	(7.620)	(42.642)	(85.342)	(3.493)	-	(8.504.332)
Depreciação- transf. e abates	-	-	22.343	-	1.104	41.992	433	-	65.872
	-	484.696	(6.519.285)	51.019	34.011	(33.793)	(2.613)	(204.050)	(6.190.015)
31 de dezembro de 2019									
Custo de aquisição	73.312	1.456.380	128.572.669	453.850	1.800.350	5.410.928	5.500.154	-	143.267.643
Imparidade acumulada	-	-	(4.388.627)	-	-	-	-	-	(4.388.627)
Depreciações acumuladas	-	(636.151)	(83.699.729)	(391.351)	(1.670.278)	(5.251.664)	(5.488.597)	-	(97.137.770)
Valor líquido	73.312	820.229	40.484.313	62.499	130.072	159.264	11.557	-	41.741.246

Em 2020 e 2019, a frota aérea da Empresa era composta por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, e quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010, e o respetivo equipamento de reserva desses aviões.

No decurso do exercício de 2020, as aquisições de equipamento básico no montante total de 5.257.436 Euros, compreendem, essencialmente, inspeções realizadas aos motores dos aviões CS-TRE, CS-TRD, e CS-TRC, nos montantes de 1.268.025 Euros, 1.739.331 Euros, e 1.342.064 Euros, respetivamente. Adicionalmente, registaram-se adições de outro tipo de equipamento básico relacionado não com frota aérea, no montante de 908.016 Euros.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 3.241.469 Euros relativamente à frota aérea da Empresa, tendo em consideração a análise efetuada à recuperabilidade da mesma, dado o contexto associado ao Contrato de Obrigações de Serviço Público (Nota 1) e considerando os efeitos do COVID-19 na valorização das aeronaves da Empresa.

Foram registados em 2019, o montante de 742.283 Euros de ativos por direito de uso relacionados com a adoção da IFRS 16.

Em 2019, as aquisições de equipamento básico no montante total de 5.776.388 Euros, compreendem, essencialmente, inspeções realizadas aos motores do avião CS-TRE, CS-TRF, E CS-TRC, nos montantes de 1.731.677 Euros, 1.293.340 Euros, e 1.378.790 Euros, respetivamente. Adicionalmente, registaram-se adições de outro tipo de equipamento básico que não relacionado com frota aérea, no montante de 1.372.581 Euros.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, incluindo custos adicionais incorridos, adquiridos sob o regime de locação é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Valor bruto	107 871 629	103 522 209
Imparidade acumulada	(7 630 096)	(4 388 627)
Depreciações acumuladas	(69 594 505)	(61 687 637)
	<u>30 647 028</u>	<u>37 445 945</u>

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

7. Ativos Intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se ao software adquirido e outros para suporte das atividades da Empresa. A evolução registada para os exercícios apresentados é como segue:

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2020			
Custo de aquisição	849 653	151 767	1 001 420
Amortizações acumuladas	<u>(790 039)</u>	<u>(145 089)</u>	<u>(935 128)</u>
Valor líquido	<u>59 614</u>	<u>6 678</u>	<u>66 292</u>
Adições	3 955	1 950	5 905
Amortização - exercício	<u>(38 387)</u>	<u>(3 035)</u>	<u>(41 422)</u>
	<u>(34 432)</u>	<u>(1 085)</u>	<u>(35 517)</u>
31 de dezembro de 2020			
Custo de aquisição	853 608	153 717	1 007 325
Amortizações acumuladas	<u>(828 426)</u>	<u>(148 124)</u>	<u>(976 550)</u>
Valor líquido	<u>25 182</u>	<u>5 593</u>	<u>30 775</u>
	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2019			
Custo de aquisição	843.653	143.797	987.450
Amortizações acumuladas	<u>(739.517)</u>	<u>(142.609)</u>	<u>(882.126)</u>
Valor líquido	<u>104.136</u>	<u>1.188</u>	<u>105.324</u>
Adições	6.000	7.970	13.970
Amortização - exercício	<u>(50.522)</u>	<u>(2.480)</u>	<u>(53.002)</u>
	<u>(44.522)</u>	<u>5.490</u>	<u>(39.032)</u>
31 de dezembro de 2019			
Custo de aquisição	849.653	151.767	1.001.420
Amortizações acumuladas	<u>(790.039)</u>	<u>(145.089)</u>	<u>(935.128)</u>
Valor líquido	<u>59.614</u>	<u>6.678</u>	<u>66.292</u>

As amortizações dos ativos intangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados pela sua totalidade.

8. Investimentos financeiros

Investimentos em subsidiárias

A 31 de dezembro de 2020 e 2019, os investimentos em subsidiárias referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	2020			2019		
			Custo aquisição	Perda imparidade	Total	Custo aquisição	Perda imparidade	Total
Sata Internacional	Ponta Delgada	100%	90.673.389	(90.673.389)	-	90.673.389	(90.673.389)	-
Sata Gestão Aeródromos	Ponta Delgada	100%	250.000	-	250.000	250.000	-	250.000
Azores Airlines Vacation (EUA)	EUA	100%	728.000	-	728.000	728.000	-	728.000
Azores Airlines Vacation (Canada)	Canadá	100%	988.350	-	988.350	988.350	-	988.350
			92.639.739	(90.673.389)	1.966.350	92.639.739	(90.673.389)	1.966.350

O custo de aquisição, inclui o capital social inicial. No caso específico da participação na SATA Internacional, o custo de aquisição inclui o capital social e prestações suplementares concedidas, o qual se encontra ajustado de perda por imparidade total sobre estes montantes.

A 31 de dezembro de 2020, os principais indicadores das empresas subsidiárias detalham-se como se segue:

Designação	Ativo não corrente	Ativo corrente	Passivo não corrente	Passivo corrente	Capitais próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
Sata Internacional	126.939.050	22.395.878	116.566.854	304.502.405	(271.734.332)	56.924.750	(68.387.945)	(68.387.945)
Sata Gestão Aeródromos	14.376	9.558.237	587.428	7.381.345	1.603.840	3.274.308	(995.771)	(995.771)
Azores Airlines Vacation (EUA)	136.765	1.999.837	-	1.295.811	840.791	1.545.163	(697.624)	(697.624)
Azores Airlines Vacation (Canada)	-	1.229.244	-	109.180	1.120.064	2.272.783	(384.316)	(384.316)
	127.090.191	35.183.196	117.154.282	313.288.741	(268.169.636)	64.017.004	(70.465.656)	(70.465.656)

Investimentos em associadas e participadas

A 31 de dezembro de 2020 e a 31 de dezembro de 2019 os investimentos em associadas e participadas referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	Custo aquisição	Perda imparidade	Total investimento
Empresas associadas:					
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria	Ponta Delgada	30%	12.500	-	12.500
Participadas:					
France Telecom	França	nd	41.514	-	41.514
Estação Geodésica e Espacial de Santa Maria - RAEGE	Ponta Delgada	nd	1.000	-	1.000
			55.014	-	55.014

9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, foi de 16,8%. No caso das restantes diferenças e dos impostos diferidos passivos, a taxa de imposto utilizada foi de 18,3%.

Ativos por impostos diferidos

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

	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Prejuízos Fiscais	Outros	Ajustamento da adoção da IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2020	813.457	4.500.000	11.195	92.928	5.417.580
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	-	-	(44.913)	(44.913)
Movimento do exercício	-	-	-	(44.913)	(44.913)
A 31 de dezembro de 2020	813.457	4.500.000	11.195	48.014	5.372.666
	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Prejuízos Fiscais	Outros	Ajustamento da IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2019	931.265	4.500.000	11.195	-	5.442.460
Adoção IFRS 16	-	-	-	135.838	135.838
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	(117.808)	-	-	(42.910)	(160.718)
Movimento do exercício	(117.808)	-	-	92.928	(24.881)
A 31 de dezembro de 2019	813.457	4.500.000	11.195	92.928	5.417.580

Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2014 e 2018 são reportáveis durante um período de doze anos e cinco anos, respetivamente, 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%.

Em 31 de dezembro de 2020 os prejuízos fiscais, 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*
2014	32.155.598	2028
2018	3.822.117	2025
2020 (estimado)	3.018.321	2032
Total	38.996.036	

* De acordo com programa de estabilização económica e social

Tendo em consideração o período de reporte dos prejuízos fiscais gerados em 2014, de catorze anos, a Empresa considerou que os prejuízos fiscais gerados nesse ano são parcialmente recuperáveis através da sua utilização na redução do resultado tributável futuro, e como tal, registou o imposto diferido ativo correspondente.

Passivos por impostos diferidos

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

	Reavaliação Frota	Ajustamento IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2020	21 534	91 044	112 578
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	(44 794)	(44 794)
Movimento do exercício	-	(44 794)	(44 794)
A 31 de dezembro de 2020	21 534	46 250	67 783

	Reavaliação Frota	Ajustamento da adoção da IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2019	942.460	-	942.460
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	135.838	135.838
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	(920.926)	(44.794)	(965.720)
Movimento do exercício	(920.926)	91.044	(829.882)
A 31 de dezembro de 2019	21.534	91.044	112.578

A reavaliação resulta da atualização do valor da frota aérea efetuada na data da transição para as IFRS. No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foi registada uma perda por imparidade sobre a referida frota aérea (Nota 6).

10. Inventários

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Mercadorias	26 271	31 305
Matérias primas	3 140 463	3 251 130
Imparidade de inventários	(1 090 080)	(1 246 209)
Total inventários	<u>2 076 653</u>	<u>2 036 226</u>

O custo dos inventários reconhecidos, em 2020, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 1.937.960 Euros (em 2019: 2.125.427 Euros).

Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2020 e 2019, é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de janeiro	1.246.209	1.246.209
Aumentos	-	-
Utilizações	(156.129)	-
Reduções	-	-
A 31 de dezembro	<u>1.090.080</u>	<u>1.246.209</u>

Os aumentos/reduções de imparidade de inventários estão reconhecidos na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões) da demonstração de resultados pela sua totalidade.

11. 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	1.767.563	1.645.988
Imparidade clientes	(49.184)	(48.916)
Total Clientes	<u>1.718.379</u>	<u>1.597.072</u>

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2020 e 2019, é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de janeiro	48 916	48 896
Aumentos / Reduções	288	20
Utilizações	(20)	-
A 31 de dezembro	<u>49 184</u>	<u>48 916</u>

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

Para os períodos apresentados não existem diferenças entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

12. Imposto sobre o rendimento a pagar

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

	2020	2019
Pagamentos por conta	54 044	50 945
Retenções na fonte	1 377	728
Estimativa de IRC (Nota 34)	(56 293)	(196 708)
Total	(872)	(145 035)

13. 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:

	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Secretaria Regional do Turismo e Obras Públicas (Nota 36)	33.456.530	-	33.456.530	24.674.496	-	24.674.496
Adiantamentos efetuados ao pessoal	283.777	-	283.777	389.763	-	389.763
Valores a receber de seguradoras	183.713	-	183.713	158.478	-	158.478
Entradas de capital por realizar (Nota 16 e 36)	-	-	-	26.485.853	-	26.485.853
Outros	283.365	-	283.365	240.036	-	240.036
						-
Adiantamentos a fornecedores	196.602	-	196.602	1.497.663	-	1.497.663
						-
Empresas do Grupo (Nota 36)	212.784.409	-	212.784.409	122.642.325	-	122.642.325
						-
Acréscimo de proveitos						
Juros (Nota 36)	1.468.285	-	1.468.285	401.409	-	401.409
Comissões e handling	-	-	-	398.122	-	398.122
Outros (Nota 36)	-	-	-	28.014.329	-	28.014.329
						-
Outras contas a receber	248.656.681	-	248.656.681	204.902.474	-	204.902.474

Por resolução do Conselho do Governo Regional n.º 13/2017 de 21 de fevereiro de 2017 e n.º 85/2018 de 18 de julho de 2018, a Região Autónoma dos Açores deliberou um aumento de capital social em dinheiro, no montante total de 21.580.735 Euros e 27.000.000 Euros, respetivamente. Foi ainda deliberado, que o valor total de 48.580.735 Euros fosse realizado em montantes de parcelas fixas durante os anos seguintes, até 2023. Em 2020 por resolução do Conselho do Governo Regional n.º 66/2020 de 23 de março de 2020, a Região Autónoma dos Açores deliberou um aumento de capital social em dinheiro, no montante total de 80.000.000 Euros, dos quais 24.000.000 Euros foram realizados em 2020, sendo o remanescente diferido pelos 3 anos seguintes, até 2023. Foi também deliberada a antecipação para 2020 da realização do aumento de capital que se encontrava em curso, no montante de 26.485.853 Euros cifrando-se o total para o ano de 2020 em 50.485.853 Euros.

Posteriormente, no âmbito de pedido de auxílio de estado, submetido pelo Grupo SATA (ver Nota 1), a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA estão em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os referidos aumentos de capital realizados constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão. Considerando o Plano de Reestruturação da SATA foi decidido, por parte do GRA, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados (processo que está em curso, tendo à presente data sido já devolvidos 51 milhões de Euros ao GRA).

Em 31 de dezembro de 2020, o montante a receber da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas respeita à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos e em resultado do concurso público ganho pela Empresa, deste montante já foram liquidados 26.953.873 Euros, em 2021.

O movimento ocorrido nesta rubrica no exercício de 2020 e 2019, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2020 e 2019, é como segue:

	2020									Total
	Compensação relativa a 2020	Compensação relativa a 2019	Compensação relativa a 2018	Compensação relativa a 2017	Compensação relativa a 2016	Compensação relativa a 2015	Compensação relativa a 2014	Compensação relativa a 2013	Compensação relativa a 2012	
Saldo inicial	-	-	3.465.255	16.847.489	-	4.100.000	-	209.150	52.603	24.674.496
Compensação (Nota 28)	27.824.328	-	-	-	-	-	-	-	-	27.824.328
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	18.303.873	(754.074)	-	-	-	-	-	-	-	17.549.799
Transferências	-	28.014.329	-	-	-	-	-	-	-	28.014.329
Recebimentos	(24.324.327)	(20.757.599)	(3.465.255)	(11.697.489)	-	(4.100.000)	-	(209.150)	(52.603)	(64.606.422)
Saldo final	21.803.875	6.502.656	-	5.150.000	-	-	-	-	-	33.456.530

	2019								Total
	Compensação relativa a 2019	Compensação relativa a 2018	Compensação relativa a 2017	Compensação relativa a 2016	Compensação relativa a 2015	Compensação relativa a 2014	Compensação relativa a 2013	Compensação relativa a 2012	
Saldo inicial	-	-	20.313.733	-	4.998.512	2.000.000	209.150	52.603	27.573.998
Compensação (Nota 28)	25.866.078	-	-	-	-	-	-	-	25.866.078
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	15.153.563	1.952.454	-	(85.801)	(78.066)	-	-	-	16.942.150
Transferências	(28.014.329)	12.596.656	2.581.128	1.687.379	78.066	-	-	-	(11.071.100)
Recebimentos	(13.005.312)	(11.083.855)	(6.047.372)	(1.601.578)	(898.512)	(2.000.000)	-	-	(34.636.629)
Saldo final	-	3.465.255	16.847.489	-	4.100.000	-	209.150	52.603	24.674.496

O aumento verificado nas outras contas a receber de Empresas do Grupo, decorre essencialmente dos empréstimos concedidos para apoios de tesouraria em 2020 à subsidiária SATA Internacional, os quais incluem juros faturados (Nota 33).

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a rubrica de acréscimos de proveitos de juros, respeita à especialização de juros de mora a debitar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas no montante de 1.468.285 Euros (2019: 401.409 Euros) (Nota 36).

Em 31 de dezembro de 2019, a rubrica de outros acréscimos de proveitos, respeitava à estimativa dos valores a receber, no âmbito do Contrato de Obrigações de Serviço Público, ainda não validados a aquela data pela Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas (Nota 28): (i) reequilíbrio financeiro do ano de 2019 no montante de 15.153.563 Euros (Nota 36); e (ii) compensação financeira a receber por contrapartida de serviços públicos prestados na Região Autónoma dos Açores nos últimos dois trimestres de 2019, no montante de 12.860.766 Euros (Nota 36).

Em 31 de dezembro de 2019, a rubrica de adiantamentos a fornecedores era composta, essencialmente, por um adiantamento efetuado por conta de uma manutenção de reatores, no montante de 1.283 milhares de Euros, já realizada em 2020.

14. 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		
Rendas	223 833	214 070
Comissões	148 449	256 162
Seguros	13 863	208 875
Outros	938 502	525 723
 Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	251 657	97 929
Outros ativos correntes	1 576 304	1 302 759

15. 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:

	2020	2019
Caixa	5 057	3 525
Depósitos bancários	33 008 193	1 268 798
Caixa e equivalentes de caixa	33 013 250	1 272 323

O detalhe do montante considerado como saldo final na rubrica de caixa e equivalentes de caixa para efeitos da elaboração da demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 não difere do quadro apresentado acima.

16. Capital

Em dezembro de 2020, a Empresa procedeu ao registo da redução dos valores registados em aumento de capital, tendo este valor passado de 65.390.235 Euros em 2019 para 16.809.500 Euros em 2020, uma vez que de foi decidido, por parte do GRA, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados na sequência da investigação efetuada pela Comissão Europeia aos referidos aumentos de capital (processo que está em curso, tendo à presente data sido já devolvidos 51 milhões de Euros ao GRA, (Nota 13).

Em 31 de dezembro de 2020, o capital social da Empresa é representado por 3.361.900 ações com o valor nominal de 5 Euros cada, totalmente detido pela Região Autónoma dos Açores.

17. Outras reservas

Reservas legais

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

Esta reserva não é distribuível, a não ser em caso de liquidação 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 constituída, de acordo com a legislação comercial em vigor, era de 1.495.597 Euros e 1.396.612 Euros respetivamente.

18. Provisões

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

	Processos judiciais	Outros	Custos Reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2020	86.596	164.666	-	251.262
Dotação/redução	22.461	38.753	2.678.571	2.739.786
Utilização	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2020	109.057	203.419	2.678.571	2.991.048

	Processos judiciais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2019	26.500	81.093	107.593
Dotação/redução	60.096	92.820	152.916
Utilização	-	(9.247)	(9.247)
A 31 de dezembro de 2019	86.596	164.666	251.262

Em 2020, a Empresa registou um gasto de 2.678.571 Euros, como custos de reestruturação, no âmbito do Plano de Reestruturação que corresponde ao valor de responsabilidades que a Empresa espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021.

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

19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

Tipo	Entidade Financiadora	2020			2019		
		Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Empréstimos bancários :							
Cessão Créditos	BCP	7.776.879	2.703.906	10.480.785	7.622.498	2.750.000	10.372.498
Cessão Créditos	BCP	1.376.903	2.355.502	3.732.404	1.239.226	2.355.774	3.595.000
Confirming	BCP	267.206	-	267.206	329.878	-	329.878
Conta corrente caucionada	BCP	3.000.000	-	3.000.000	3.000.000	-	3.000.000
Outros	BCP	434.438	-	434.438	420.000	-	420.000
Cessão Créditos	BIC	2.412.226	-	2.412.226	4.726.244	-	4.726.244
Cessão Créditos	BIC	145.434	7.002.301	7.147.735	101.000	6.869.000	6.970.000
Cessão Créditos	BPI	2.625.840	7.020.963	9.646.803	2.340.321	7.020.963	9.361.284
Cessão Créditos	BPI	1.583.551	4.750.653	6.334.204	1.583.551	4.750.653	6.334.204
Cessão Créditos	BPI	-	-	-	13.500.000	-	13.500.000
Credito Mutuo	BPI	37.500.000	-	37.500.000	-	-	-
Cessão Créditos	CGD	2.654.873	4.672.691	7.327.564	2.399.059	4.702.823	7.101.882
Cessão Créditos	CGD	1.350.000	3.966.745	5.316.745	1.100.000	4.050.000	5.150.000
Empréstimo Obrigacionista	DBI	-	65.000.000	65.000.000	-	65.000.000	65.000.000
Empréstimo Obrigacionista	DBI	35.000.000	-	35.000.000	-	-	-
Cessão Créditos	MONTEPIO	4.467.924	-	4.467.924	-	4.358.109	4.358.109
Conta corrente caucionada	NBA	6.112.496	-	6.112.496	6.000.000	-	6.000.000
Outros	CCA	450.963	985.178	1.436.141	535.785	989.855	1.525.640
Conta corrente caucionada	CCA	-	-	-	400.000	-	400.000
Conta corrente caucionada	CCA	-	-	-	24.000.000	-	24.000.000
Outros	CEMAH	522.449	981.194	1.503.642	459.116	981.194	1.440.310
Outros	CEMAH	-	-	-	1.825.000	-	1.825.000
Cessão Créditos	Santander	-	-	-	6.350.000	-	6.350.000
Cessão Créditos	Santander	-	-	-	27.000.000	-	27.000.000
Credito Mutuo	Bankinter	10.000.000	-	10.000.000	-	-	-
Papel comercial	Haitong	49.500.000	-	49.500.000	-	-	-
		167.181.181	99.439.134	266.620.314	104.931.679	103.828.371	208.760.050
Custos iniciais com financiamentos obtidos		(1.897.859)	(3.672.057)	(5.569.916)	(858.678)	(4.057.519)	(4.916.197)
Acréscimo de juros e comissões		49.500.000	-	49.500.000	631.216	-	631.216
		165.873.934	95.767.077	261.641.011	104.704.217	99.770.852	204.475.069

A variação registada na rubrica de empréstimos deveu-se à conjugação de dois fatores: o aumento da dívida por via do financiamento obtido no mercado financeiro ao abrigo do programa de auxílio de estado no valor de 132 milhões de Euros, e a amortização de capital registada no ano de 2020 no valor de 74 milhões de Euros. Sendo 64,5 milhões de Euros amortizados até ao dia 01 de abril de 2020 (fase pré-pandémica) e os restantes 9,5 milhões de Euros respeitantes a verbas recebidas e já cativas como garantia de empréstimos contraídos em anos anteriores.

A operação de financiamento de auxílio de estado envolveu quatro entidades parceiras da SATA: O Deutsche Bank (35 milhões de Euros), O Banco BPI (37,5 milhões de Euros), O Bankinter (10 milhões de Euros) e o Haitong Bank (49,5 milhões de Euros). Esta operação é avalisada pelo Governo Regional dos Açores e com a duração de seis meses. No final do prazo da operação o capital é integralmente liquidado, ou apresentado um Plano de Reestruturação à Comissão Europeia, considerando-se tacitamente prolongado o prazo do auxílio de estado com o respetivo aval até à aprovação do plano.

Todos os financiamentos foram negociados em Euros, sendo os financiamentos contraídos junto do Banco BPI e do Bankinter empréstimos de curto prazo, com uma taxa média de *all-in* por financiamento de 1,29%; o Financiamento do Haitong Bank expressa-se num programa de papel comercial com indexante fixo e *spread* de 1%, e um *all in* por financiamento de 2,66%; o Empréstimo do Deutsche Bank é um empréstimo obrigacionista, à semelhança do já contraído em 2018, com indexante fixo e *spread* de 2%, sendo passível de conversão a dez anos.

O total despendido em gastos iniciais (comissões) para a operação de financiamento do auxílio de estado cifrou-se em aproximadamente 1,7 milhões de Euros.

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Até 1 anos	167.181.181	104.931.679
Entre 2 e 5 anos	34.439.133	38.828.371
Superior a 5 anos	<u>65.000.000</u>	<u>65.000.000</u>
	<u>266.620.314</u>	<u>208.760.050</u>

Uma vez que a maioria dos empréstimos são negociados a condições de mercado (a taxas de juro variáveis), o justo valor dos empréstimos é semelhante ao valor contabilístico dos mesmos.

Passivos com obrigações contratuais

A Empresa regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

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

<u>Tipo</u>	<u>2020</u>			<u>2019</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Locações	6.922.789	31.547.977	38.470.766	8.469.498	33.810.133	42.279.631
Custos iniciais com locações	(18.340)	(220.442)	(238.782)	(55.242)	(198.807)	(254.049)
Acréscimo e diferimento de juros	(81.528)	-	(81.528)	(71.362)	-	(71.362)
	<u>6.822.922</u>	<u>31.327.535</u>	<u>38.150.456</u>	<u>8.342.894</u>	<u>33.611.326</u>	<u>41.954.220</u>

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	8.423.235	9.921.935
Entre 1 e 5 anos	20.168.998	22.632.223
Mais de 5 anos	<u>17.212.106</u>	<u>16.575.358</u>
	<u>45.804.339</u>	<u>49.129.516</u>
Custos financeiros futuros das locações	<u>(7.333.573)</u>	<u>(6.849.885)</u>
Valor atual do passivo das locações	<u>38.470.766</u>	<u>42.279.631</u>

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Até 1 ano	6.922.789	8.469.498
Entre 1 e 5 anos	15.566.679	18.439.318
Mais de 5 anos	<u>15.981.298</u>	<u>15.370.815</u>
	<u>38.470.766</u>	<u>42.279.631</u>

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

	2020	2019
Saldo em 1 de janeiro	246.429.289	202.941.462
Varição dos descobertos bancários	-	(1.998.100)
Recebimentos de empréstimos obtidos	134.503.839	114.024.364
Pagamentos de empréstimos bancários	(85.627.825)	(66.854.046)
Adoção IFRS 16	-	742.283
Pagamentos de locações	(6.203.164)	(9.974.209)
Especialização de juros	10.689.329	7.547.535
Saldo em 31 de dezembro	299.791.468	246.429.289

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

A Empresa concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003.

Para os Pilotos admitidos após essa data foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na Nota 3.15.

Para cobertura das responsabilidades para complementos de pensões de reforma, a Empresa constituiu em 29 de dezembro de 1994 um Fundo de Pensões autónomo para o qual é transferida a totalidade das responsabilidades e as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se forem vencendo em cada um dos exercícios.

São participantes deste Plano de Pensões todos os trabalhadores da Empresa que com este mantenham um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo e cuja data de admissão na Empresa seja anterior a 1 de janeiro de 2004. Também são elegíveis os trabalhadores que, tendo sido admitidos na Empresa, antes de 1 de janeiro de 2004 através de contrato de trabalho a termo certo, venham a adquirir um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo celebrado após aquela data.

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2020 e 2019 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos utilizados no cálculo atuarial, são os abaixo indicados:

	2020	2019
Taxa anual de desconto	0,75%	1,00%
Taxa anual de crescimento dos salários	1,50%	1,50%
Taxa anual de crescimento das pensões	0,50%	0,50%
Pressupostos demográficos		
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80

Em 31 de dezembro de 2020, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões, ascendiam a 40,2 milhões de Euros (inclui a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas conforme nota de gastos de reestruturação) e o valor de mercado dos ativos sob gestão ascendia a 23,3 milhões de Euros, face a 30,3 milhões de Euros e 23,5 milhões de Euros em 31 de dezembro de 2019, respetivamente.

	2020	2019
Valor presente das obrigações	40 236 482	30 335 005
Justo valor dos ativos do plano	(23 224 494)	(23 516 825)
Obrigação na demonstração da posição financeira	17 011 988	6 818 180

O movimento ocorrido no valor atual da obrigação subjacente ao plano de pensões foi o seguinte:

	Responsabilidades do plano	Ativos do plano	Total
A 1 de janeiro de 2019	28.766.183	(21.789.279)	6.976.904
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	77.676	-	77.676
Juro líquido	474.642	(167.889)	306.753
Sub-total	552.318	(167.889)	384.429
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(1.572.725)	(1.572.725)
Variação pressupostos financeiros	1.914.960	-	1.914.960
Ajuste de experiência	1.039.014	-	1.039.014
Sub-total	2.953.974	(1.572.725)	1.381.249
Contribuições	-	(1.451.625)	(1.451.625)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.451.625)	1.464.692	13.067
Benefícios pagos pela Empresa	(485.844)	-	(485.844)
A 31 de dezembro de 2019	30.335.006	(23.516.826)	6.818.180
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	62.307	-	62.307
Reformas antecipadas e pré-reformas	9.841.167	-	9.841.167
Juro líquido	303.350	(227.815)	75.535
Sub-total	10.206.824	(227.815)	9.979.009
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	507.026	507.026
Variação pressupostos financeiros	864.117	-	864.117
Ajuste de experiência	856.662	-	856.662
Sub-total	1.720.779	507.026	2.227.806
Contribuições	-	(1.533.142)	(1.533.142)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.533.142)	1.546.262	13.120
Benefícios pela Empresa	(492.985)	-	(492.985)
A 31 de dezembro de 2020	40.236.482	(23.224.494)	17.011.988

A remensuração negativa dos ativos do plano, no montante de 507.026 Euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 227.815 Euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou numa desvalorização efetiva de 279.211 Euros.

A maturidade média das responsabilidades do plano ascende a 11 anos.

O detalhe da natureza dos ativos que constituem o fundo do plano de pensões é como se segue:

	2020	2019
Obrigações	10.660.043	10.841.256
Ações	7.269.267	7.737.035
Imóveis	2.252.776	2.092.997
Depósitos	1.416.694	1.152.324
Outros	1.625.715	1.693.211
	23.224.494	23.516.825

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2021, ascenderá a 62 milhares de Euros.

Análise de sensibilidade

Análise de sensibilidade das responsabilidades por benefícios definidos às variações ponderadas da taxa de desconto:

	Taxa	2020
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	0,50%	41.139.067
Taxa de desconto anual das pensões	0,75%	40.236.482
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	1,00%	39.369.681

A análise de sensibilidade acima é baseada na alteração individual da taxa de desconto, mantendo todos os outros em valores constantes. O cálculo da análise de sensibilidade foi efetuado com base no método de apuramento das responsabilidades de benefícios definidos reconhecidas na demonstração da posição financeira (valor presente das obrigações de benefícios definidos calculadas com base no método da unidade projetada no final do período de relato).

Planos de contribuição definida

Em 2020, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Empresa para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 430.239 Euros (401.808 Euros em 2019). Ver Nota 30.

21. Fornecedores

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

Descrição	2020	2019
Fornecedores c/c	18 461 641	18 172 037
Total fornecedores	18 461 641	18 172 037

Com a evolução da pandemia COVID-19, a SATA, à semelhança de outras empresas, enfrentou desafios operacionais, financeiros e de liquidez muito significativos. Por forma a garantir que estes desafios eram superados, a prioridade da SATA foi gerir a pressão sobre a liquidez da Empresa, de forma a enfrentar a crise iminente. Assim, iniciou de imediato negociações com os seus fornecedores, acordando uma maior flexibilidade nos pagamentos, com a definição de planos de pagamento da dívida existente num prazo mais extenso. A rubrica de fornecedores não apresentou uma variação significativa, face a 2019.

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 583.226 Euros e 787.243 Euros, respetivamente.

Apesar da COVID-19, em que seria de esperar um aumento desta rubrica, com o cancelamento dos voos e adiamento dos mesmos, a rubrica de pendentes de voo teve um efeito contrário, atendendo à especificidade do tráfego doméstico inter-ilhas servido pela SATA Açores, viabilizando a mobilidade dos Açorianos entre as ilhas, o que é fundamental para a economia e bem-estar da população.

23. 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>
Outros credores		
Governo Regional dos Açores (Nota 36)	72.580.735	-
Empresas do Grupo (Nota 36)	8.045.970	7.361.766
Credores diversos	665.062	802.913
Taxas aeronáuticas	89.142	312.339
Saldos credores de clientes	60.891	43.134
Acréscimos de gastos		
Remunerações a liquidar	4.312.963	4.277.291
Juros (Nota 36)	1.438.849	-
Seguros	1.008	247.978
Outros acréscimos	731.152	1.180.309
Outras contas a pagar	<u>87.925.772</u>	<u>14.225.730</u>

A rubrica Governo Regional do Açores respeita à verba a devolver no âmbito da redução do capital social da Empresa, na sequência da decisão por parte do GRA em que a SATA deveria adotar as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados no passado, não autorizados pela Comissão Europeia (processo que está em curso, tendo à presente data sido já devolvidos 51 milhões de ao GRA). Esta decisão resulta da investigação aberta pela Comissão Europeia no seguimento da autorização dos Auxílios de Estado em agosto de 2020.

No que diz respeito aos credores diversos, esta rubrica corresponde essencialmente aos valores em dívida referentes a fornecedores de ativos fixos, valores a pagar a sindicatos, e a valores a regularizar referentes a ICH.

A rubrica de taxas aeronáuticas refere-se, na sua maioria, a valores a pagar a diversas entidades, relacionados com taxas cobradas aos clientes nos bilhetes emitidos. A descida acentuada está intimamente relacionada com a queda no tráfego resultado da COVID-19.

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

A rubrica de outros acréscimos respeita essencialmente a gastos gerais de fornecimentos e serviços externos.

Os juros, no montante de 1,4 milhões de Euros dizem respeito aos juros a pagar ao GRA no âmbito do apoio à tesouraria concedido em 2020 (referente a um capital de 61 milhões de Euros) e liquidado no mesmo ano.

O decréscimo verificado na rubrica de seguros, deve-se a um acréscimo de gastos de seguros com pessoal registado em 2019, e pago em 2020

24. 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	524 560	1 015 182
Segurança social	622 000	2 315 949
Outros	1 941	306
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	<u>795 395</u>	<u>806 932</u>
Outros passivos correntes	<u>1 943 896</u>	<u>4 138 369</u>

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.20).

Em 31 de dezembro de 2019, encontravam-se pendentes de regularização os valores a pagar de imposto sobre o rendimento singular dos meses de novembro e dezembro de 2019 e os valores a pagar de segurança social dos meses de outubro, novembro e dezembro de 2019. A totalidade destes montantes foi regularizada já em janeiro de 2020, no montante de 3,3 milhões de Euros.

25. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2020 e 2019:

	2020			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Caixa e equivalentes de caixa	33.013.250	-	-	33.013.250
Cientes e outras contas a receber	248.906.775	-	1.468.285	250.375.060
Total ativos financeiros	281.920.024	-	1.468.285	283.388.310
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	95.767.077	-	-	95.767.077
Empréstimos obtidos corrente	165.873.934	-	-	165.873.934
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	31.327.535	31.327.535
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	6.822.922	6.822.922
Fornecedores e outras contas a pagar	106.387.412	-	-	106.387.412
Total passivos financeiros	368.028.423	-	38.150.457	406.178.880
	2019			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Caixa e equivalentes de caixa	1.272.323	-	-	1.272.323
Cientes e outras contas a receber	177.685.686	-	28.813.860	206.499.546
Total ativos financeiros	178.958.009	-	28.813.860	207.771.869
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	99.770.852	-	-	99.770.852
Empréstimos obtidos corrente	104.704.217	-	-	104.704.217
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	33.611.326	33.611.326
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	8.342.894	8.342.894
Fornecedores e outras contas a pagar	32.397.767	-	-	32.397.767
Total passivos financeiros	236.872.836	-	41.954.220	278.827.056

A SATA Air Açores, como Empresa acionista teve acesso ao auxílio de emergência concedido pela Comissão Europeia para fazer face aos impactos provocados pela pandemia COVID-19 na liquidez das companhias, incluindo as companhias onde detém participações, no âmbito da prestação das obrigações do serviço público.

O aumento verificado nas outras contas a receber está relacionado com financiamentos a uma Empresa do Grupo, e deve-se essencialmente pelo reforço dos empréstimos concedidos à SATA Internacional (Nota 36). Este aumento decorre da quebra de atividade na SATA Internacional, tal como em todas as empresas de aviação, gerando necessidades adicionais de liquidez, colmatadas pelo acionista sob forma de empréstimo Intra grupo.

26. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

27. Vendas e serviços prestados

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vendas de Produtos		
Merchandising	2 538	5 357
Sub-total	<u>2 538</u>	<u>5 357</u>
Prestação de Serviços		
Exploração aérea	11 844 229	24 917 981
Assistência a aviões de terceiros	4 358 579	9 693 952
Cedência de pessoal	1 990 191	2 016 709
Taxa de terminal	1 337 721	1 360 594
Comissões de tráfego	124 603	597 522
Outros	1 185 585	2 202 732
Sub-total	<u>20 840 908</u>	<u>40 789 490</u>
Vendas e prestações de serviços	<u>20 843 446</u>	<u>40 794 847</u>

A variação registada no montante das prestações de serviços em 2020 decorreu do efeito da situação pandémica da COVID-19, que originou uma redução significativa da atividade após meados de março de 2020 e inclusivamente do cancelamento de voos impostos ao sector da aviação. A SATA foi obrigada, durante o período de *lock-down*, de 15 de março a 30 de junho, a suspender as ligações aéreas entre todas as ilhas da Região, excetuando os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga, bem como de passageiros, em casos de força maior. Este impacto refletiu-se na prestação de serviços, com maior impacto nas rubricas de transporte de passageiros e assistências a terceiros, numa diminuição de cerca de 49% face ao ano de 2019.

28. Subsídios à exploração

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Subsídios à exploração		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)		
janeiro a setembro	19 074 330	19 507 968
Ajuste direto (Nota 13)		
outubro a dezembro	8 750 000	6 358 110
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	<u>17 549 798</u>	<u>16 942 150</u>
	<u>45 374 127</u>	<u>42 808 228</u>

29. Fornecimentos e serviços externos

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Manutenção e aluguer de motores	3.523.588	5.461.769
Custos de distribuição e comunicação	2.608.237	4.694.547
Rendas e Alugueres	2.289.151	2.830.391
Combustíveis e lubrificantes	2.255.253	5.044.952
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	2.137.097	3.511.341
Cedência de pessoal	2.129.952	1.601.047
Honorários e serviços especializados	1.029.010	552.355
Limpeza e higiene	874.998	778.798
Conservação e reparação	528.243	341.681
<i>Handling</i>	381.099	564.121
Vigilância e Segurança	320.627	280.087
Serviços relativos a tráfego	320.153	819.407
Indemnizações Bagagem e passageiros	270.615	256.432
Seguros	240.404	256.565
Comissões	225.816	1.268.775
<i>Catering</i>	223.036	284.480
Deslocações e estadas	211.520	355.783
Manutenção programas informáticos e equipamentos	166.092	96.455
Outros	895.394	1.407.128
Fornecimentos e serviços externos	<u>20.630.285</u>	<u>30.406.114</u>

A variação verificada na maioria das rubricas de fornecimentos e serviços externos resulta essencialmente da redução da atividade no âmbito da pandemia COVID-19. A redução de 30% de voos na operação, apresenta impacto nas rubricas de custos variáveis como combustíveis e taxas relativas a voo e aeroportuárias. De igual modo o decréscimo de passageiros transportados em virtude da pandemia justifica a variação de gastos com distribuição e comunicação (GDS), bem como as rubricas de comissões, igualmente impactadas com a quebra de receita verificada.

A rubrica de manutenção e aluguer de motores apresenta igualmente uma redução em linha com o decréscimo operacional, assim como pelo facto de 2019 ter sido um ano fortemente penalizado com as intervenções de linha em motores previstas no plano de manutenção.

O aumento verificado em honorários e serviços especializados deveu-se à necessidade da Empresa contratar apoio especializado no processo com a CE, bem como auditorias e desenvolvimento e otimização de processos de áreas operacionais críticas.

A redução na rubrica de outros - que inclui diversas rubricas com valores menos significativos - apresenta como principal variação a redução de gastos com transporte de material para incorporação na reparação de aeronaves, bem como gastos relacionados com a prestação de assistência a terceiros (*handling*), devido á redução da operação de outras companhias a operar nos Açores.

A rubrica rendas e alugueres inclui contratos de locação que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16, relativos, essencialmente, a instalações e balcões em aeroportos e *software*.

30. Gastos com o pessoal

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	534 592	221 263
Pessoal	<u>24 473 427</u>	<u>26 491 484</u>
	<u>25 008 019</u>	<u>26 712 747</u>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	148 107	384 429
Plano de contribuição definida	329 344	306 145
Prémio de jubilação	<u>100 894</u>	<u>95 663</u>
	<u>578 346</u>	<u>786 237</u>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	5 198 025	6 067 696
Custos de ação social	59 861	68 097
Outros	<u>1 989 366</u>	<u>2 277 105</u>
	<u>7 247 251</u>	<u>8 412 898</u>
Custos com o pessoal	<u>32 833 616</u>	<u>35 911 882</u>

Por forma a fazer face à crise originada pela COVID-19, a SATA teve de tomar algumas iniciativas. A variação negativa de 3,1 milhões de Euros, verificada nos custos com o pessoal deve-se ao efeito conjunto i) da implementação do *Lay-off* simplificado, a que a Empresa aderiu, no período de abril a junho, bem como a reduções salariais, e ii) à adesão a medidas de apoio à retoma económica, lançadas pelo Governo Regional dos Açores, como o Complemento Regional à Manutenção do Contrato de Trabalho, entre outras. Adicionalmente, foram tomadas outras medidas em termos de recursos humanos, com impacto, como a suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excecionais; a suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação; a implementação de um programa de pré-reformas e reformas antecipadas, entre outras.

No âmbito da situação da pandemia COVID-19, a Empresa aderiu à situação de *lay-off*, durante três meses, com início a 7 de abril de 2020 e terminus a 5 de junho de 2020, colocando colaboradores nesta situação (*lay-off* redução e *lay-off* suspensão), num total de 584 em abril, 640 em maio e 50 em junho, o montante recebido da Segurança Social a este respeito foi de 296 milhares de Euros.

Adicionalmente, foi submetida candidatura ao Complemento Regional de Manutenção dos Postos de Trabalho (CRMCT), tendo proporcionado um recebimento de 147 milhares de Euros da Direção Regional da Qualificação Profissional e emprego.

Na sequência destes apoios, a Empresa aderiu também ao programa IRNAE, tendo recebido cerca de 260 milhares de Euros, assim como também, no âmbito da medida Apoio Imediato à Liquidez (AIL), que resultou numa comparticipação de 102 milhares de Euros.

De referir que, uma vez que a SATA teve de continuar a assegurar os serviços mínimos, a sua flexibilidade em termos de colocar trabalhadores em *lay-off* foi muito limitada, ainda mais quando estávamos num período de pandemia, com tripulações inteiras a ficar em quarentena cada vez que havia casos suspeitos de COVID-19.

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

Gastos de reestruturação

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Pré- reformas e reformas antecipadas (Nota 20)	9.841.167	-
Reestrutuação - indemnizações (Nota 18)	<u>2.678.571</u>	-
	<u>12.519.738</u>	<u>-</u>

Na sequência do Plano de Reestruturação, a Empresa registou o valor de 2.678.571 Euros em gastos a incorrer futuramente com o programa de rescisões por mútuo acordo a iniciar em 2021.

Adicionalmente, no âmbito do Plano de Reestruturação que está a ser desenvolvido, foi criado um programa de pré-reformas e reformas antecipadas para todos os trabalhadores que reunissem as condições necessárias. O Programa foi faseado, e só produziu efeitos sempre e quando estivesse assegurada, em termos julgados adequados, a respetiva operação das companhias, sem criar disrupção nos serviços prestados.

Aderiram à pré-reforma 34 trabalhadores e à reforma antecipada 7 trabalhadores.

31. Outros rendimentos e ganhos

A rúbrica de outros rendimentos e ganhos pode ser apresentada como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	253 402	788 233
Rendimentos suplementares	6 485	14 200
Ganhos em inventários	1 821	1 868
Ganhos em ativos fixos tangíveis	1 600	-
Outros	1 977	2 231
	<u>265 285</u>	<u>806 532</u>

32. 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	386.807	362.217
Comissões de cartão crédito	38.593	55.974
Perdas em inventários	1.351	533
Juros de Mora	-	3.902
Outros	85.566	103.971
	<u>512.317</u>	<u>526.597</u>

33. 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	5.447.035	5.593.917
Comissões, taxas e outros	1.960.195	1.581.172
Juros suportados (Nota 36)	1.719.622	392.438
Juros de passivos com obrigações contratuais	1.511.932	1.687.342
Juros de Mora	-	610.843
Outros	22.883	35.055
	<u>10.661.667</u>	<u>9.900.767</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 36)	6.995.020	8.911.018
Outros	6.611	-
	<u>7.001.631</u>	<u>8.911.018</u>

Os juros suportados de partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 23 e 36) bem como dos juros a pagar ao GRA pelos apoios de tesouraria cedidos em 2020, tendo sido os mesmos totalmente amortizados até 31 de dezembro de 2020 (Nota 36).

Os juros obtidos decorrem do débito de juros de mora à Direção Regional Orçamento e Tesouro no ano de 2020 no montante de 1.468.285 Euros (4.291.476 Euros em 2019). Adicionalmente, encontram-se registados 5.526.735 Euros (4.619.542 Euros em 2019) de juros a receber da SATA Internacional por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 36).

O aumento verificado na rubrica comissões, taxas está relacionado essencialmente com custos iniciais dos financiamentos no montante de 132 milhões de Euros, na sequência do auxílio de emergência concedido pela Comissão Europeia, para fazer face aos impactos provocados pela pandemia COVID-19 na liquidez das companhias, no âmbito da prestação das obrigações do serviço público.

34. 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 sobre rendimento corrente (Nota 12)	56 293	196 708
Imposto diferido (Nota 9)	119	(805 002)
Excesso/insuficiência estimativa imposto	<u>(58 119)</u>	<u>(20 470)</u>
Imposto sobre o rendimento	<u>(1 708)</u>	<u>(628 764)</u>

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado antes de imposto	(17.751.746)	1.350.941
Taxa de imposto	16,80%	18,30%
	<u>-2.982.293</u>	<u>247.222</u>
<u>Gastos não dedutíveis</u>		
Diferenças temporárias s/ imposto diferido	2.552.226	(704.789)
Tributação autónoma	56.293	79.890
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	(58.119)	(20.471)
Benefícios fiscais	(83.584)	(98.733)
Diferenças permanentes	6.692	29.900
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	<u>507.078</u>	<u>(161.783)</u>
Imposto s/ rendimento	<u>(1.708)</u>	<u>(628.764)</u>
Taxa efetiva de imposto	0,01%	-46,5%

As diferenças temporárias sem imposto diferido associado são maioritariamente referentes aos gastos de reestruturação registados em 2020 (Ver nota 30).

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	0,00%	1,50%
	<u>16,80%</u>	<u>18,30%</u>

35. 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>
Banco Europeu Investimento (BEI)	05-01-2010	7.054.091	7.054.091
Região Autónoma dos Açores	01-10-2015	875.000	6.750.000
De Lage Landen Internacional B.V. - Sucursal em Portugal (NovaBase)	01-04-2017	125.313	125.313
Direcção Geral das Alfândegas	28-04-2016	25.000	25.000
ANA Aeroportos, S.A.	26-06-2008	12.000	12.000
Direcção Geral das Alfândegas	28-04-2016	3.000	3.000
Estado Português	01-01-2011	-	297.629
		<u>8.094.404</u>	<u>14.267.033</u>

A garantia prestada à Região Autónoma dos Açores resulta do contrato de concessão de atividade de transporte aéreo regular no Arquipélago dos Açores.

A garantia prestada ao BEI resulta do contrato de locação para a aquisição dos quatro aviões Bombardier Q 400.

Ativos e Passivos contingentes

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

36. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa é controlada pela Região Autónoma dos Açores, que detém 100% do capital da Empresa.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração da Empresa ascenderam a 534.592 Euros.

Saldos 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 13)		
Governo Regional dos Açores	34.924.816	51.160.349
Sata Internacional	212.784.409	122.642.051
Sata Gestão Aeródromos	-	274
	<u>247.709.224</u>	<u>173.802.674</u>
Acréscimo de proveitos (Nota 13)		
Governo Regional dos Açores	-	28.415.738
	<u>-</u>	<u>28.415.738</u>
Outras contas a pagar (Nota 23)		
Governo Regional dos Açores	74.019.584	-
Sata Gestão de Aeródromos	7.429.189	6.714.360
Azores Airlines Vacation (EUA)	616.782	647.406
	<u>82.065.554</u>	<u>7.361.766</u>

Os valores a receber do GRA foram, na sua grande maioria liquidados, subsistindo parte das compensações relativas aos anos de 2020, 2019 e 2017. Adicionalmente, encontram-se ainda por receber os juros de mora cobrados pela SATA no valor de 1.468 milhares de Euros.

Em 31 de dezembro de 2020, os valores a receber da SATA Internacional no montante de 212.784.409 Euros, resultam de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, acrescidos de juros que se venceram a taxas normais de mercado.

Relativamente aos valores a pagar, 31 de dezembro de 2020, à SATA Gestão de Aeródromos no montante de 7.429.189 Euros, estes resultam de empréstimos obtidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros a taxas normais de mercado.

Os valores a pagar ao GRA a 31 de dezembro de 2020 referem-se à verba a devolver no âmbito da redução do capital social da Empresa, na sequência da decisão por parte do GRA em que a SATA deveria adotar as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados no passado, não autorizados pela Comissão Europeia (processo que está em curso, tendo à presente data sido já devolvidos 51 milhões de ao GRA), aos quais acrescem os juros, no montante de 1,4 milhões de Euros decorrentes do apoio à tesouraria concedido em 2020 (referente a um capital de 61 milhões de Euros) e liquidado no mesmo ano.

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Serviços prestados		
Governo Regional dos Açores	45.374.127	42.808.228
Sata Internacional	5.784.772	9.445.919
Sata Gestão Aeródromos	<u>217.554</u>	<u>181.970</u>
	<u>51.376.453</u>	<u>52.436.117</u>
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Compras de serviços		
Sata Internacional	2.118.569	1.590.958
Sata Gestão Aeródromos	<u>211.200</u>	<u>603.352</u>
	<u>2.329.769</u>	<u>2.194.310</u>
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Rendimentos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	1.468.285	4.291.476
Sata Internacional	<u>5.526.735</u>	<u>4.619.542</u>
	<u>6.995.020</u>	<u>8.911.018</u>
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Gastos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	1.438.849	-
Sata Gestão Aeródromos	<u>280.773</u>	<u>392.438</u>
	<u>1.719.622</u>	<u>392.438</u>

A rubrica prestações de serviços inclui o apoio técnico e comissões sobre as vendas de bilhetes, de passageiros e cargas, efetuados à SATA Internacional.

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

37. Eventos subsequentes

A 17 de fevereiro de 2021 a SATA 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.

Simultaneamente, e de forma voluntária, foi decidido, tal como referido anteriormente, por parte do GRA, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados anteriormente, processo que ainda se encontra em curso (Ver Nota 16).

O auxílio estatal de 133.000 milhares de Euros aprovado a 18 de agosto de 2020 pela Comissão Europeia, ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais, para apoio à liquidez da SATA Air Açores, foi concedido por um período de seis meses (auxílio de emergência).

No entanto, a SATA acordou com o Bankinter, S.A. – Sucursal em Portugal, com o Banco BPI, S.A. e com o Haintong Bank, S.A, a prorrogação dos respetivos prazos de vigência, tendo sido, através da Resolução do Conselho do Governo nº85/2021 de 16 de abril de 2021, autorizado nos termos previstos nas garantias prestadas pela Região Autónoma dos Açores, a alteração dos contratos de Financiamento e a manutenção das Garantias, mediante a sua reemissão.

CONTABILISTA CERTIFICADO

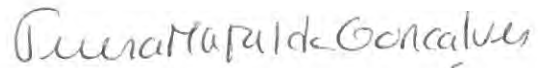


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)

João Delvino Chaves Batista
(Administrador não Executivo)

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (Contas individuais de 2020)



Exmo. Senhor acionista da

SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.,

Nos termos da lei e do mandato que nos conferiram, apresentamos o relatório sobre a atividade fiscalizadora desenvolvida e damos parecer sobre o relatório de gestão e as demonstrações financeiras individuais apresentadas pelo Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No desempenho das funções que lhe são cometidas, o Conselho Fiscal procedeu com a frequência e a extensão que entendeu necessárias, ao acompanhamento da atividade da Entidade, a uma revisão geral dos procedimentos contabilísticos e a outros elementos comprovativos e do cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo reunido com alguns responsáveis da entidade e com o Revisor Oficial de Contas.

A Entidade preparou e apresentou as demonstrações financeiras individuais em referência ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020 de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiros (IFRS), adotadas pela União Europeia, tendo no âmbito das nossas funções procedido à verificação da adequação das políticas contabilísticas adotadas que se encontram devidamente divulgadas no anexo às demonstrações financeiras individuais que, no nosso entender, conduzem a uma correta apresentação da posição financeira e do desempenho financeiro e dos fluxos de caixa relativos ao período findo naquela data.

No exercício findo de 2020, a Entidade apresenta um resultado líquido negativo de 17.750.038 euros, um capital próprio negativo no montante de 99.280.967 euros e fluxos de caixa operacionais positivos no montante de 26.050.247 euros.

Apesar da redução do capital social com o objetivo de proceder à devolução dos valores dos últimos aumentos de capital realizados, na sequência da investigação efetuada pela Comissão Europeia para averiguar a conformidade das regras em matéria de auxílios estatais, as demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2020 apresentam um capital próprio inferior a metade do capital social, situação que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais.



Como salientado no anexo às demonstrações financeiras da Entidade, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da 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 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, 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.

As demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento na hipótese de se vir a constatar o pressuposto da continuidade adotado pela Administração ser inapropriado.

Procedemos ainda à apreciação do relatório de gestão emitido pelo Conselho de Administração e da proposta de aplicação de resultados nele incluído, que de uma forma geral é esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira da Entidade, evidenciando os aspetos mais significativos da sua atividade e satisfaz, de um modo geral, os requisitos exigidos pelo artigo 66º do Código das Sociedades Comerciais.

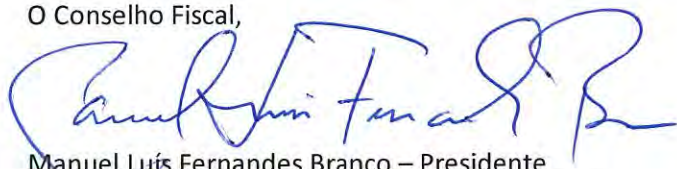
Também efetuámos uma análise da certificação legal das contas, bem como do relatório de auditoria emitido pelo Auditor Externo, cujas opinião com reservas e incerteza material sobre a continuidade merecem o acordo do Conselho Fiscal.

PARECER

No âmbito das nossas funções, e atendendo à atual incerteza decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio, e de refinanciamento da atividade, o Conselho Fiscal é de parecer que o acionista único aprove o Relatório de gestão de 2020, a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2020, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, demonstração das alterações dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do período findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras, bem como a proposta de aplicação dos resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

Ponta Delgada, 30 de abril de 2021

O Conselho Fiscal,



Manuel Luís Fernandes Branco – Presidente



Carlos Eduardo Ferreira Oliveira - Vogal



Sofia Teves Mendonça – Vogal

Sócios

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

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com Reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de Dezembro de 2020 (que evidencia um total de 329.496.726 euros e um total de capital próprio negativo de 99.280.967 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 17.750.038 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 efeitos das matérias referidas nos parágrafos 1e 2, apresentadas 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 Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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

1. A Entidade detém uma participação financeira na subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de Dezembro de 2020, um valor nulo, à qual acrescem empréstimos concedidos no montante de 212.784 milhares de euros (2019: participação financeira no valor de 33.573 milhares de euros e empréstimos concedidos no montante de 122.642 milhares de euros). Durante o exercício de 2020 foi registada uma perda por imparidade na respetiva participação financeira, por contrapartida de resultados transitados, no valor de 33.573 milhares de euros.
2. Em 31 de Dezembro de 2020 e 2019, encontra-se registado um valor de 4.500 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por parte dos prejuízos fiscais respeitantes ao exercício de 2014, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos até 2028.

Sócios


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

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, nos termos das IFRS, do seguinte: (i) da participação financeira e empréstimos concedidos à subsidiária SATA Internacional referidos no parágrafo 1; (ii) dos ativos por impostos diferidos referidos no parágrafo 2.

Por outro lado e considerando o acima exposto conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos da subsidiária e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, consideramos que: (i) o montante de empréstimos concedidos se encontra sobreavaliado por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar com razoável grau de segurança, bem como sobre a existência de eventuais responsabilidades adicionais associadas à participação financeira na subsidiária à data de 31 de Dezembro de 2020 referidos no parágrafo 1; (ii) em 31 de Dezembro de 2020, os ativos por impostos diferidos e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 4.500 milhares de euros referidos no parágrafo 2.

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.



Sócios

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.5 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, 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 externo.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 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) 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, (iv) bem como da renovação do atual contrato de concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores que finda em Setembro de 2021.

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.



Sócios

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

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.

Ênfase

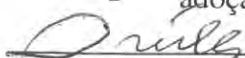
Uma vez que a sociedade se encontra na situação prevista no Artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, devem os membros da administração dar cumprimento ao disposto no referido artigo.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e



Sócios

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

- 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 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 ISAs, 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;

Sócios

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

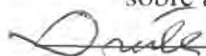
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar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

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

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.



Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)

Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

Ponta Delgada, 30 de Abril de 2021



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
representada por
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º520)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 329.496.726 euros e um total de capital próprio negativo de 99.280.967 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 17.750.038 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 efeitos das matérias referidas nas alíneas a) e b), apresentadas 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 Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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

- a) A Entidade detém uma participação financeira na subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2020, um valor nulo, à qual crescem empréstimos concedidos no montante de 212.784 milhares de euros (2019: participação financeira no valor de 33.573 milhares de euros e empréstimos concedidos no montante de 122.642 milhares de euros). Durante o exercício de 2020 foi reexpressa uma perda por imparidade na respetiva participação financeira no valor de 33.573 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 da participação financeira e empréstimos concedidos à subsidiária SATA Internacional, nos termos das IFRS. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos da subsidiária e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, consideramos que o montante de empréstimos concedidos se encontra sobreavaliado por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar com razoável grau de segurança, bem como sobre a existência de eventuais responsabilidades adicionais associadas à participação financeira na subsidiária à data de 31 de dezembro de 2020. Adicionalmente, e tendo em consideração a limitação existente sobre a valorização da referida participação financeira em 31 de dezembro de 2019 e 2020, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre o impacto nas demonstrações financeiras respeitante à reexpressão da perda

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



por imparidade sobre a participação financeira na subsidiária SATA Internacional, no valor de 33.573 milhares de euros.

- b) Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, encontra-se registado um valor de 4.500 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por parte dos prejuízos fiscais respeitantes ao exercício de 2014, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis futuros positivos. 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 dos referidos ativos por impostos diferidos, nos termos das IFRS. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com os resultados históricos da Entidade, o limite temporal da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, concluímos que, em 31 de dezembro de 2020, os ativos por impostos diferidos e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 4.500 milhares de euros.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.5 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, 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.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 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) 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, (iv) bem como da renovação do atual contrato de concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, o qual finda em setembro de 2021.

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 concluímos 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, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Em nossa opinião, 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:

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized letters and a long horizontal stroke at the end.

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.

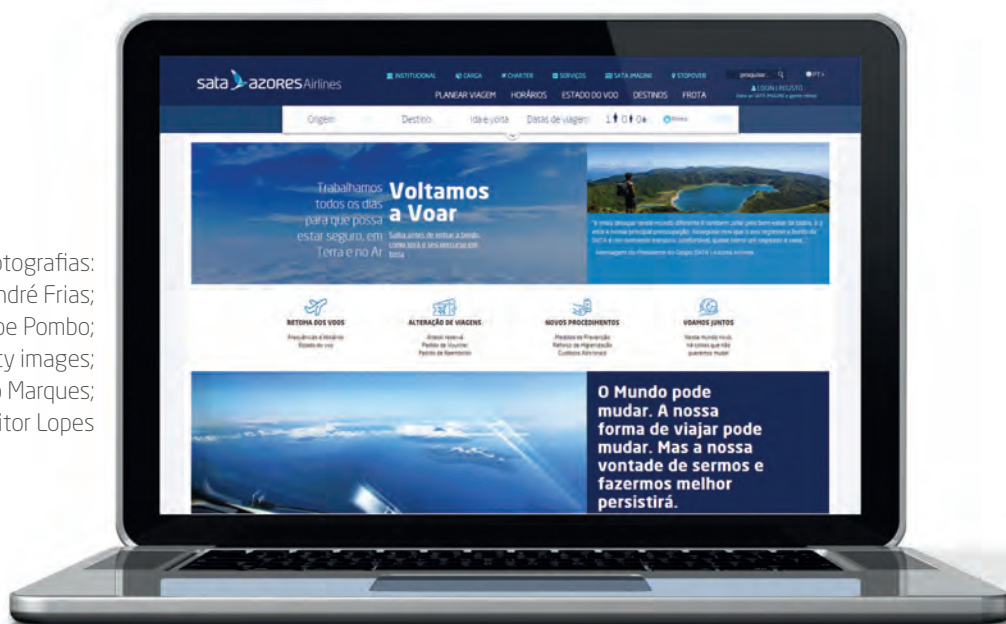
Retomamos a nossa missão com o objetivo de sempre: simplificar, acolher e receber bem todos os que nos procuram.

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