

RELATÓRIO INTEGRADO

Desempenho Financeiro, Social
e Ambiental Consolidado do Grupo SATA

2018



Índice

Sobre o Relatório	3
Mensagem do Conselho de Administração	4
Indicadores-Chave	5
Principais acontecimentos	7
Grupo SATA	8
Governance	11
Envolvente externa	15
Estratégia	20
Diálogo com <i>stakeholders</i>	28
A. Desempenho Económico	32
B. Desempenho Social	53
C. Desempenho Ambiental	60
Anexos	64

Sobre o Relatório

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

O Relatório incide sobre a atividade da SATA durante o ano de 2018 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho do Grupo.

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

À semelhança de anos anteriores, o Relatório foi elaborado de acordo com as orientações do *International Integrated Reporting Council (IIRC)* e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative (GRI)*.



Verificação externa

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

Contactos

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

Mensagem do Conselho de Administração

A servir há mais de setenta anos o Arquipélago dos Açores, o Grupo SATA fez do propósito da sua criação a sua missão de vida empresarial, sendo hoje o garante da acessibilidade ao Arquipélago, em qualquer circunstância, ao longo de todo o ano e para a totalidade das nove ilhas dos Açores.

Esta sua razão de existir justificará, em parte, a sucessiva dificuldade em encontrar um ponto de equilíbrio sustentável entre o seu desempenho financeiro e a adequação às expectativas das populações e do território. Hoje, mais do que no passado, o Destino Açores é apetecível aos diferentes mercados turísticos emissores, um longo e lento processo de consolidação no qual o Grupo SATA sempre participou.

Mas se por um lado a entrada de novas companhias aéreas beneficiou de forma significativa o desenvolvimento do Destino Açores, o facto de ver repartidos, essencialmente em época alta, os proveitos operacionais com os diversos *players* da aviação, fez aumentar, consecutivamente, o desequilíbrio da receita anual das transportadoras do Grupo SATA.

É na difícil gestão de equilíbrios, que operam as empresas do grupo. Foi igualmente neste o contexto, que o ano 2018, marcado por irregularidades operacionais registou um agravamento da dívida do Grupo, situação esta que se agudizou com a chegada do verão IATA. Ao longo de 2018, e particularmente na *peak season*, dominaram as irregularidades operacionais, particularmente, na Azores Airlines. Em consequência verificou-se o aumento de custos com a assistência prestada aos passageiros, bem como a expressiva degradação do serviço e da imagem pública do Grupo. O cenário hostil culminou no recurso excessivo ao fretamento de voos em regime de ACMI. Concorreram para agravar a situação financeira, o aumento dos preços do combustível, a ineficiência dos aviões fretados. Por seu turno, na SATA Air Açores, a operação aérea foi afetada (embora de forma menos expressiva) por greves departamentais, que resultaram no acumular de atrasos e de cancelamentos e consequentes gastos com assistência aos passageiros afetados.

Do ponto de vista interno, agosto foi um mês relevante. Toma posse o novo Conselho de Administração e, com este, renasce a tímida esperança de um novo recomeço.

Em traços sumários, são retomadas algumas medidas do plano de reestruturação traçado em 2017, em vigor para os cinco anos subsequentes. Não obstante, é esperado que a implementação de mudanças ao nível financeiro, operacional e de recursos humanos possam contribuir decisivamente para a inversão do ciclo negativo dos últimos anos. Algumas medidas que visaram a reestruturação da dívida financeira, produziram efeitos antes mesmo do final do ano, assim como se registaram poupanças no consumo de combustível por via da entrada da nova frota ao serviço da Azores Airlines. Por outro lado, é espectável, que assim que concluída a renovação da venham a ser progressivamente mitigadas as irregularidades da operação e os custos inerentes à assistência a passageiros.

Sem ignorar os tímidos sinais de melhoria que se anunciam, existe a consciência coletiva de que há um longo caminho a percorrer, e que este caminho será trilhado, diariamente, por todos quantos fazem parte do universo do Grupo SATA.

O ano 2019 será certamente um ano difícil, mas importante para o Grupo SATA. A implementação bem-sucedida de novas medidas de reestruturação contribuirá para o futuro mais consolidado das suas empresas.

Indicadores-Chave

ECONÓMICO	2017	2018	Varição 18/17
Resultado operacional (milhares €)	(32.501)	(49.839)	53%
EBITDA* (milhares €)	(21.547)	(41.299)	92%
EBITDAR (milhares €)	(8.448)	(17.486)	107%
Dívida líquida (milhares €)	163.788	208.418	27%
Gastos em combustível (milhares €)	48.476	46.480	-4%

*EBITDA deduzido de perdas por imparidade e provisões.

OPERACIONAL*	2017	2018	Varição 18/17
City-pairs - Destinos (N.º)	61	48	-21%
Voos (N.º)	22.124	21.643	-2%
Passageiros (LUTs)	1.683.981	1.621.992	-4%
Carga transportada (t)	5.496	6.520	19%
Taxa de ocupação (%)	75,6%	76,2%	-0,6 p.p.

*Companhias Aéreas

OPERACIONAL*	2017	2018	Varição 18/17
Total de movimentos de aeronaves (MOV)	5.735	5.952	4%
Total de movimentos de passageiros (PAX)	251.239	270.606	8%
Carga + correio nos aeródromos (kg)	1.018.577	1.017.088	-0,15%

*Sata Gestão Aeródromos

SOCIAL	2017	2018	Varição 18/17
Colaboradores (N.º)	1.361*	1357*	-0,3%
Horas de formação (N.º)	41.778	38.847	-7%

*Este valor não considera o nº de colaboradores das empresas Azores Airlines Vacations Canadá e Azores Airlines Vacations America

AMBIENTAL	2017	2018	Varição 18/17
Consumo de <i>jet fuel</i> das aeronaves (litros)	98.527.000	98.525.000	0%
Emissões de CO ₂ das aeronaves (t CO ₂ e)	245.184	248.283	1%
Taxa de valorização (%)	58%	76%	18 p.p
Derrames	0	0	0%

Principais acontecimentos

- Bolsa de Turismo de Lisboa - A SATA marcou mais uma vez presença na BTL que decorreu de 28 de Fevereiro a 04 de Março, no pavilhão da FIL no Parque das Nações.
- 2018 Azores Airlines World Grand Masters Championship
- 53ª edição do Azores Airlines Rallye
- Azores Airlines presente no Web Summit 2018 – A SATA Internacional - Azores Airlines foi escolhida para companhia aérea oficial da terceira edição da Web Summit, que decorreu em Lisboa, entre os dias 5 a 8 de novembro. O Grupo SATA esteve presente na cimeira digital com um stand que permitiu dar a conhecer as incríveis experiências que podem ser vividas em todos os seus destinos e, em especial, no seu destino central, os Açores.

web**summit**  @**irline**
azores  airlines

web 
summit
@**irline**
azores  airlines

Grupo SATA

A SATA é atualmente um Grupo constituído por cinco empresas com personalidades jurídicas distintas: SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, Azores Airlines Vacations Canada e Azores Airlines Vacations America e SATA Gestão de Aeródromos, cujo centro de decisão está localizado na Região Autónoma dos Açores, ilha de São Miguel, cidade de Ponta Delgada. Estas empresas têm assumido um papel relevante nas acessibilidades dos habitantes das ilhas dos Açores e como instrumento indispensável à consolidação e desenvolvimento económico e social da Região Autónoma.

SATA Air Açores | 100% SATA SGPS

Fundada em 1941, serve atualmente as 9 ilhas do Arquipélago dos Açores, através de um serviço público de transporte aéreo. Em 2011 passou a operar as ligações entre os Açores, Madeira, Canárias, e Algarve, em nome da SATA Internacional - Azores Airlines.

SATA Internacional – Azores Airlines | 100% SATA Air Açores

Fundada em 1995, participa nas ligações aéreas entre os Açores e o exterior, oferecendo rotas aéreas para a Europa e América do Norte, ampliando o âmbito da sua operação aérea regular com a realização de operações *charter* para variados destinos. Tem vindo a reforçar a presença nos mercados Europeus.

SATA Gestão de Aeródromos | 100% SATA Air Açores

Constituída em 2005, gere quatro das nove infraestruturas aeroportuárias existentes na Região Autónoma dos Açores (Pico, Graciosa, Corvo e São Jorge) e a Aerogare das Flores. Promove e executa o planeamento e a exploração do serviço público de apoio aeroportuário à aviação civil.

Azores Airlines Vacations Canada e Azores Airlines Vacations America | 100% SATA Air Açores

Operadores turísticos localizados no Canadá e nos E.U.A , desde 1985. Atualmente promovem a oferta de ligações constantes, ao longo do ano, entre a América do Norte e Portugal Continental e Insular e comercializam a operação da SATA Internacional – Azores Airlines nesses países.

Missão

Desenvolver de modo sustentado toda a atividade de transporte aéreo relacionado com os Açores através de uma operação com vocação atlântica assente num serviço fiável, hospitaleiro e inovador.

Valores

Simpatia

A SATA aposta na hospitalidade do seu serviço. A bordo e em terra faz por oferecer um serviço atento e cuidado, bem como procura transportar, para onde quer que voe, a genuinidade, simplicidade e amabilidade da alma açoriana.

Fiabilidade

A SATA faz da pontualidade das suas ligações e fiabilidade da sua ação um ponto primordial no seu desempenho, procedendo a constantes auditorias na procura constante de alcançar a excelência na sua atuação.

Inovação

O Grupo SATA elegeu o valor inovação como principal vetor da sua atuação. Ao longo dos últimos anos, tem apostado nas novas tecnologias, com o objetivo de oferecer aos passageiros e aos seus parceiros soluções cómodas, inovadoras e práticas.

Missão e Valores

Colaboradores

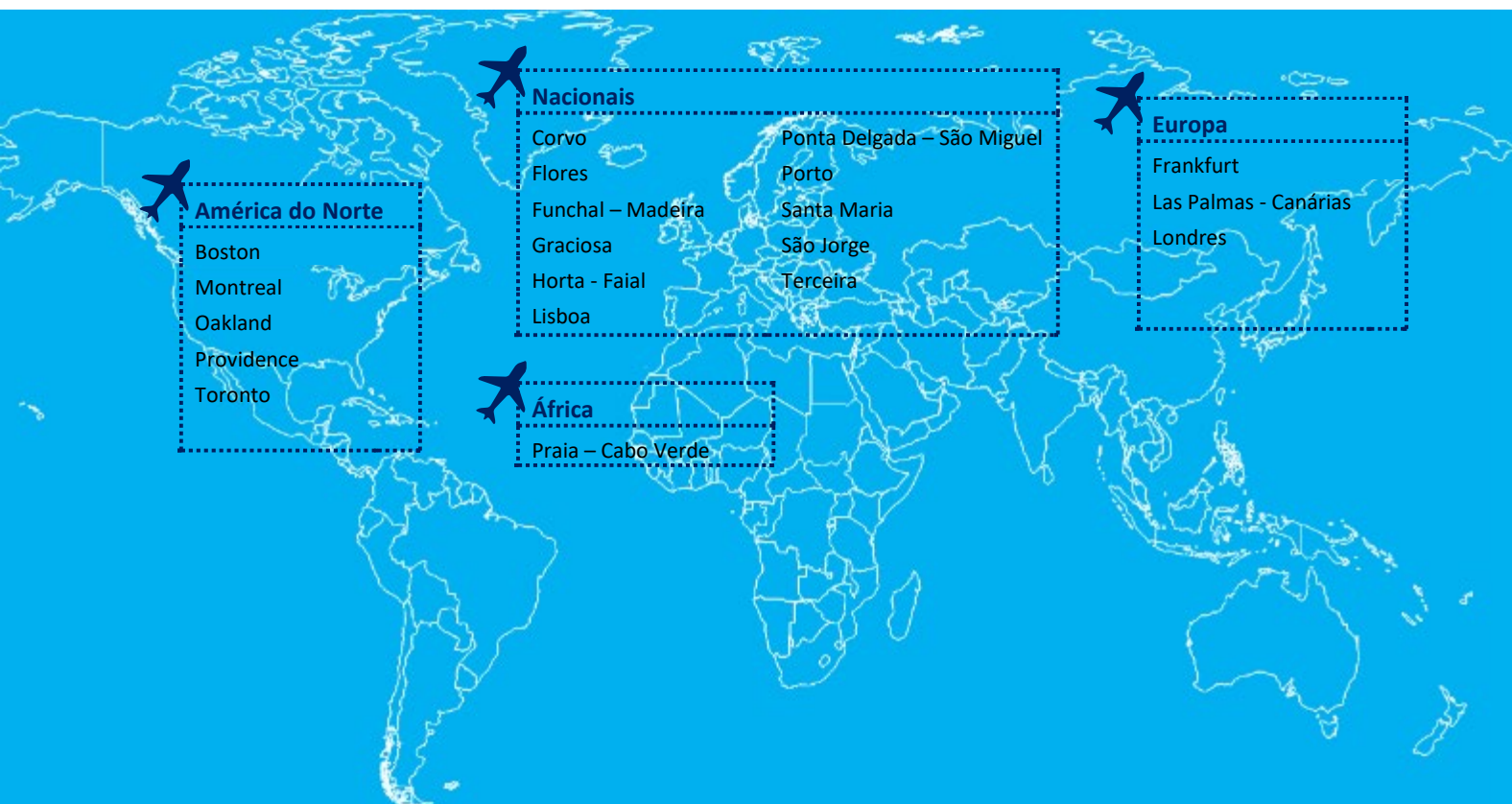
No final de 2018, a SATA contava com os seguintes colaboradores:



Rotas

O Grupo SATA liga, em parceria com outras companhias, mais de oitenta destinos, com voos entre continentes, arquipélagos e ilhas, contribuindo para a satisfação das necessidades de mobilidade dos açorianos e, ao mesmo tempo, para a redução do isolamento dos Açores e promoção do destino turístico da região.

De seguida são apresentadas as rotas operadas por destino em 2018:



Frota

Durante o ano de 2018 a frota do Grupo SATA foi composta por 14 aeronaves distribuídas pela SATA Air Açores e SATA Internacional - Azores Airlines, sendo que os A321neo vieram substituir os A310. Passando assim a equipamentos modernos, eficientes e confortáveis, para rotas de curto, médio e longo curso.

Sata Internacional- Azores

Airlines:

- 1 Airbus A330-223
- 2 Airbus A310-300
- 3 Airbus A320-200
- 2 Airbus A321neo

SATA Air Açores:

- 4 Bombardier Q400
- 2 Bombardier Q200

A321-253N		Comprimento Length 44.51m	Envergadura Wing Span 35.80m	Altura Height 11.70m	Velo. Cruzeiro Cruising Speed 900Km/h
A321 - 253N REACTORES CFM LEAP-1A33 IMPULSO 33.000 LBS A321 - 253N CFM LEAP-1A33, 33.000 LBS		Altitude máxima Max. Altitude 11 900m	Alcance Max. Range 7 400Km	Capac. Comb. Fuel Cap. 26 700lt	Nº passag. Seating Cap. 186
A330 - 223		Comprimento Length 59.00m	Envergadura Wing Span 60.30m	Altura Height 18.23m	Velo. Cruzeiro Cruising Speed 1050Km/h
A330 - 223 REACTORES PRATT & WHITNEY MODELO PW4168A (THRUST 68.600 LBS) A330 - 223 PRATT & WHITNEY ENGINES, MODEL PW4168A - 68.600 LBS (THRUST)		Altitude máxima Max. Altitude 12 527m	Alcance Max. Range 13 450Km	Capac. Comb. Fuel Cap. 139 900lt	Nº passag. Seating Cap. 283
A310 - 325		Comprimento Length 46.66m	Envergadura Wing Span 46.90m	Altura Height 15.80m	Velo. Cruzeiro Cruising Speed 900Km/h
A310 - 325 REACTORES PRATT & WHITNEY, MODELO PW4156A-1C - IMPULSO 56.000 LBS A310 - 325 PRATT & WHITNEY ENGINES, MODEL PW4156A-1C - 56.000 LBS (THRUST)		Altitude máxima. Max. Altitude 11 900m	Alcance Max. Range 9 200Km	Capac. Comb. Fuel Cap. 68 260lt	Nº passag. Seating Cap. 222
A310 - 304		Comprimento Length 37.57m	Envergadura Wing Span 34.10m	Altura Height 11.76m	Velo. Cruzeiro Cruising Speed 900Km/h
A320 - 214 REACTORES CFM (G.E/SNECMA), MODELO CFM56-5B - IMPULSO 27.000 LBS A320 - 214 CFM (G.E/SNECMA) ENGINES, MODEL CFM56-5B - 27.000 LBS (THRUST)		Altitude máxima. Max. Altitude 10 600m	Alcance Max. Range 4 400Km	Capac. Comb. Fuel Cap. 23 859lt	Nº passag. Seating Cap. 165



Q400

Comprimento Length	Envergadura Wing Span	Altura Height	Velo. Cruzeiro Cruising Speed	Altitude Cruz. Cruising Alt.	Alcance Max. Range	Capac. Comb. Fuel Cap.	Nº passag. Seating Cap.
32.83m	28.42m	8.34m	667Km/h	7 620m	2 656Km	6 526Lt	80

BOMBARDIER Q400 NEXTGEN - MOTORES PRATTS & WHITNEY CANADA
PW150A - POTÊNCIA 5,071SHP
BOMBARDIER Q400 NEXTGEN - PRATTS & WHITNEY CANADA
PW150A TURBOPROP ENGINES - 5,071SHP (POWER)



Q200

Comprimento Length	Envergadura Wing Span	Altura Height	Velo. Cruzeiro Cruising Speed	Altitude Cruz. Cruising Alt.	Alcance Max. Range	Capac. Comb. Fuel Cap.	Nº passag. Seating Cap.
22.25m	25.91m	7.49m	535km/h	7 620m	1 839km	3 160Lt	37

BOMBARDIER Q200 - MOTORES PRATTS & WHITNEY CANADA
PW123C/D - POTÊNCIA 2,150SHP
BOMBARDIER Q200 - PRATTS & WHITNEY CANADA
PW123C/D TURBOPROP ENGINES - 2,150SHP (POWER)

Governance

A SATA atua no sentido de garantir que a sua estrutura e funcionamento organizacionais se encontram devidamente alinhados com os Princípios de Bom Governo do Setor Empresarial do Estado e com as boas práticas internacionais. Os órgãos sociais e colaboradores desenvolvem as suas atividades com salvaguarda de questões éticas e de acordo com os padrões de conduta recomendados.

Princípios do Governo de Sociedade

A SATA fomenta internamente uma cultura de controlo, segregação de funções e prevenção de conflitos de interesses, e ao mesmo tempo, promove também o princípio da transparência e integridade com o mercado.

Com vista a garantir o envolvimento de todos os seus *stakeholders*, a SATA procede à divulgação de todas as informações de carácter corporativo, estratégico e relacionadas com alterações da sua envolvente que afetem a sua operacionalidade, de forma responsável e verdadeira. A elaboração de pareceres sobre a situação económico-financeira da SATA, assegurada pelo seu órgão de fiscalização, contribui para a tomada de decisão informada por parte do acionista.

Adaptabilidade
Auditoria
Prevenção de conflito de interesses
Controlo
Integridade com o mercado
Respeito
Responsabilização
Segregação de funções
Transparência

Órgãos de Gestão – SATA Air Açores




A estrutura de Governo das empresas da SATA assenta no Modelo Latino, que prevê a existência de 3 órgãos de gestão, encontrando-se perfeitamente definidos, nos estatutos societários as suas funções e as suas regras de funcionamento.

Os órgãos sociais atuais da SATA Air Açores foram eleitos a 13 de agosto de 2018, para o triénio 2018-2020.

De referir que por Decreto Legislativo Regional n.º 15/2018/A, que entrou em vigor a 21 de dezembro de 2018, foi determinada a extinção da SATA - Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S. A., constituída pelo Decreto Legislativo Regional n.º 23/2005/A, de 20 de outubro. A empresa foi dissolvida com efeitos a 21 de dezembro e encontra-se, presentemente, em fase de liquidação.

Deste modo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a SATA Air Açores preparou pela primeira vez as suas demonstrações financeiras consolidadas, incluindo o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para efeitos comparativos.

Responsabilidades

	Responsabilidades
Assembleia Geral 	<ul style="list-style-type: none">• 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.
Fiscal Único 	<ul style="list-style-type: none">• 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 <i>standards</i> internacionais definidos.
Conselho de Administração 	<ul style="list-style-type: none">• 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.

Assembleia Geral

Nome do Presidente	Nome do Vice-Presidente	Nome do Secretário	Reuniões	Remuneração
Noé Venceslau Pereira Rodrigues	Cristina Paula Ribeiro Amaral	Joana Torres Decq Mota	<p>N.º reuniões: 17</p> <p>% de participação: 45%</p> <p>Principais deliberações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação do Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2017 - Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados - Eleição dos membros para os órgãos sociais para o triénio 2018-2020 - Fixação da remuneração do Conselho de Administração e do Fiscal Único. - Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade 	A política de remunerações da SATA não contempla qualquer componente remuneratória relativamente aos membros que compõe a Assembleia Geral, pelo que estes não auferem qualquer remuneração pelo exercício das suas funções enquanto membros que compõe este órgão social.

Fiscal Único



Nome do Fiscal Único	Data da primeira designação	N.º de mandatos	Duração do mandato	Remuneração
Duarte Giesta, SROC	2010	Quarto mandato	3 anos civis	A remuneração do Revisor Oficial de Contas e Fiscal Único é de 14.358€ pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuados.
Catarina Isabel Furtado Pacheco	Suplente	-		

Conselho de Administração

No final de 2018, o Conselho de Administração é composto por 3 administradores executivos, encontrando-se perfeitamente definidas quais as responsabilidades e as áreas de competência do negócio de cada um.

Nome do membros do Conselho de Administração	Pelouros	Indicadores
<p>Presidente da SATA Air Açores e SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos <i>Chief Executive Officer</i></p> <p>António Luís Gusmão Teixeira</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Secretariado Geral • Gestão de Aeródromos • Direção de Handling • Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão • CCO • Gabinete de Auditoria e Qualidade de Serviço • Direção Geral Comercial • Gabinete de Comunicação Institucional e Imagem • Direção de Contabilidade e Finanças • Serviços Jurídicos e Corporativos 	<p>N.º reuniões: 29</p> <p>% de participação: 95%</p> <p>Principais deliberações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apreciação do Relatório e Contas relativo à SATA Air Açores, referente ao exercício de 2017 e, em virtude, deliberação de requisição ao Presidente da Assembleia Geral de convocação de Assembleia Geral, a fim da mesma deliberar o que acionista entender mais conveniente. <p>Remuneração:</p> <p>A política de remuneração dos membros do Conselho de Administração é definida de acordo com os Estatutos do Gestor Público Regional e com os Estatutos da SATA. A remuneração dos</p>

<p>Vogal Executivo da SATA Air Açores e SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</p> <p>Ana Maria da Silva Azevedo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • DGO • Accountable Manager • Gabinete de Segurança • Gabinete de Monitorização da Conformidade • Gabinete de Segurança Operacional • Gabinete de Inflight • Direção de Operações de Voo • Direção de Treino e Formação • Direção de Treino e Instrução de Tripulações • Direção de Manutenção e Engenharia • Direção de Operações Terrestres 	<p>membros do Conselho de Administração é constituída por uma componente fixa, que, de acordo com o artigo 25º dos Estatutos do Gestor Público Regional, é fixada por deliberação em Assembleia Geral, sendo que na sua determinação existem três fatores que são tidos em consideração:</p> <ul style="list-style-type: none"> - As responsabilidades assumidas, complexidade e exigência das mesmas; - Desempenho do membro do órgão social; - Práticas remuneratórias dos principais pares. <p>Os membros do Conselho de Administração executivos só auferem remuneração pelas funções de gestores públicos que desempenham na SATA Air Açores.</p>
<p>Vogal Executivo da SATA Air Açores e SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</p> <p>Vítor Manuel Francisco da Costa</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Direção de Recursos Humanos • Gabinete de Legislação e Relações Laborais • Direção de Sistemas de Informação • Gabinete de Segurança, Saúde e Ambiente • CFAA • Direção de Compras e Logística 	
 <p>Vogal Não Executivo Representante dos Trabalhadores no Conselho de Administração da SATA Air Açores</p> <p>Filipa Rosa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Assegura a representação dos interesses dos trabalhadores 	
<p>Presidente da SATA Air Açores e SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</p>  <p><i>Chief Executive Officer</i></p> <p>Paulo Menezes Cessou funções a 13 de agosto de 2018.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Operações • Jurídico • Gestão de aeródromos • Comunicação e imagem 	
 <p>Vogal Executivo da SATA Air Açores e SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</p> <p>Isabel Barata</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Comercial • Coordenação e controlo operacional • Auditoria e Qualidade de Serviço 	

<p>Cessou funções a 13 de agosto de 2018.</p>		
<p>Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</p>  <p>João Trabuco Nunes</p> <p>Cessou funções a 13 de agosto de 2018.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recursos Humanos • Centro de Formação Aeronáutica • Sistemas de Informação • Segurança, Saúde e Ambiente no Trabalho • Relações Laborais 	
<p>Vogal Executivo da SATA Air Açores e SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</p>  <p>Maria Leonor Amaral Soares de Albergaria</p> <p>Cessou funções a 28 de fevereiro de 2018.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contabilidade e Finanças • Compras e Planeamento • Planeamento e Controlo de Gestão 	

Envolvente externa

O setor do transporte aéreo, especialmente a SATA, está altamente exposta às variações nos níveis de procura e consumo, ficando condicionado à conjuntura a nível internacional, nacional e da própria região.

Contexto Institucional

O Grupo SATA continuou a adaptar-se à liberalização do mercado e à entrada das *low-cost carriers*.

Dado que integra o Setor Público Administrativo Regional (SPER), no Grupo SATA é mantida uma presença sindical relevante. No universo total de colaboradores (efetivos e sazonais) pode estimar-se que a filiação, distribuída por 5 sindicatos com maior expressão, situar-se-á na ordem dos 70%, assumindo 79% no segmento do pessoal de voo (tripulantes de cabine e pilotos) e 83% quando circunscrita aos pilotos.

Nas estruturas institucionais dos trabalhadores, assumem a representação coletiva do total de trabalhadores das respetivas Empresas, a Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores e a Comissão de Trabalhadores da SATA Internacional-Azores Airlines.

Na gestão do ativo paz social, os sindicatos e comissões de trabalhadores assumem-se como parceiros essenciais na definição das opções estratégicas de recursos humanos e sustentabilidade do Grupo, quando por razões exógenas e em continuidade com o verificado em anteriores exercícios, limitações de natureza legal impuseram a proibição de valorizações retributivas.

No contexto limitativo enunciado, foram apresentados oito avisos de greve, cinco referentes a técnicos de manutenção de aeronaves, em que três ficaram sem efeito, dois referentes a tripulantes de cabine e um referente a TOA (Técnicos de Operações Aeroportuárias)/AIT (Agente de Informação de Tráfego Aeroportuário)

Foram realizadas cinco greves, uma da Sata Air Açores (tripulantes de cabine), três da Sata Internacional (duas tripulantes de cabine e uma de técnicos de manutenção de aeronaves) e uma da Sata Gestão de Aeródromos, assumindo natureza atípica com interrupção interpolada do tempo de trabalho, sendo impactantes na atividade operacional e resultados do Grupo.

Acresce que a natureza da atividade assegurada expõe o Grupo SATA a conflitos laborais de outras entidades, que condicionam a operação ou podem mesmo inviabilizá-la, nomeadamente greves decretadas por operadores de assistência handling e também prestadores de serviços de segurança aeroportuária.

Contexto Macroeconómico

De acordo com o relatório de Orçamento do Estado para 2019, a atividade económica e o comércio mundiais aceleraram em 2018, registando um crescimento de 3,7% e 5,2%, respetivamente. Na primeira metade de 2018, registou-se um abrandamento da atividade económica mundial, sendo expectável, no entanto, que o ritmo de crescimento da economia mundial se mantenha em 2018 e 2019. O comércio mundial deverá desacelerar nestes dois anos, embora se mantenha relativamente dinâmico (crescimento previsto pelo FMI – Fundo Monetário Internacional, de 4,2% e 4%, respetivamente). Relativamente à economia da área do euro, em 2018 perspectiva-se uma desaceleração do crescimento para 2% e, em 2019, para 1,9%. Esta trajetória deverá ser influenciada pela desaceleração das exportações, em linha com a evolução prevista para a procura externa dirigida à área do euro, que deverá abrandar, em parte, devido ao enfraquecimento do comércio global na sequência da emergência de políticas protecionistas.

Nas restantes economias avançadas, destaca-se a desaceleração da economia do Reino Unido, cujo crescimento, após um pico de 2,9% em 2014 se reduziu para 1,7%, em 2017 e antecipa-se que continue a descer para 1,4%, em 2018, e 1,5%, em 2019, ano que deverá ficar marcado pela saída do Reino Unido da União Europeia (*Brexit*). Prevê-se também uma desaceleração da atividade económica nos EUA em resultado das tensões comerciais, e do desvanecimento das medidas de estímulo orçamental.

Estima-se que a procura interna da área do euro mantenha um crescimento moderado, suportado por condições de financiamento favoráveis, pelo aumento do rendimento disponível das famílias e pela evolução positiva do mercado de trabalho (a taxa de desemprego deverá diminuir de 9,1% em 2017 para 8% em 2019).

Destaca-se a crescente tensão entre os EUA e o Irão e a China que, por sua vez, impulsionou o preço do petróleo para níveis acima de 80 USD/barril (cerca de 69 EUR/barril) no final de setembro. Estes valores situam-se cerca de 24% acima dos verificados no final de 2017.

PIB, taxa de variação, em %

	2018E	2019P	2020P
Economia mundial	3,7	3,5	3,6
Economias avançadas	2,3	2	1,7
EUA	2,9	2,5	1,8
Canadá	2,1	1,9	1,9
Zona Euro	1,8	1,6	1,7
Reino Unido	1,4	1,5	1,6

E - Estimativa

P - Projetado

Fonte: FMI, World Economic Outlook Update, janeiro 2019

Conjuntura Nacional

No horizonte 2018-2021, de acordo com as projeções do Banco de Portugal, a economia portuguesa deverá prosseguir uma trajetória de crescimento da atividade, embora em desaceleração (1,8%, 1,7% e 1,6%, respetivamente em 2019, 2020 e 2021). As projeções para o crescimento do PIB em Portugal encontram-se globalmente alinhadas com as publicadas para o conjunto da área do euro pelo Banco Central Europeu (BCE), no âmbito do exercício de projeção do Eurosistema de dezembro de 2018. Apesar da trajetória de desaceleração projetada para o emprego, este deverá permanecer o principal fator contributivo para o crescimento do PIB per capita em média no horizonte de projeção.

As exportações de bens e serviços foram a componente da procura global que mais contribuiu para a recuperação da economia portuguesa iniciada em 2013. Este traço irá manter-se em 2018-2021. O peso do consumo privado no PIB manteve-se relativamente inalterado no período de recuperação que se seguiu a 2013.

PIB, taxa de variação, em %

	2017	2018 P	2019 P	2020 P	2021 P
PIB	2,8	2,1	1,8	1,7	1,6
Consumo privado	2,3	2,3	2,0	1,8	1,6
Consumo público	0,2	0,7	0,1	0,0	0,2
Formação Bruta de Capital Fixo	9,2	3,9	6,6	5,9	4,9
Procura Interna	3,0	2,4	2,4	2,2	2,0
Exportações	7,8	3,6	3,7	4,0	3,6
Importações	8,1	4,1	4,7	4,9	4,2
Emprego	3,3	2,2	1,2	0,9	0,4
Taxa de Desemprego	8,9	7,0	6,2	5,5	5,3

P - Projetado

Fonte: Banco de Portugal, Boletim Económico, dezembro 2018

Conjuntura Regional

De acordo com os dados publicados pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores, a taxa média de inflação nos Açores foi de 1,21% (enquanto que a média nacional foi de 1,4%), registando uma redução de 0,2 p.p. relativamente a 2017.

A taxa de desemprego regional no 4º trimestre (8,5%), situou-se acima da média nacional (6,7%), o que corresponde a um aumento de 0,2 p.p. relativamente ao trimestre homólogo. A taxa de desemprego anual fixou-se nos 8,6%, registando-se uma redução de 0,4 p. p. face ao ano anterior.

No que diz respeito à taxa de emprego, por setores de atividade nos últimos três meses do ano, comparativamente com o período homólogo, verificou-se um acréscimo nos setores primário e secundário, 1,4% e 5,1% respetivamente, verificando-se um decréscimo de 2,7% no setor dos serviços.

Relativamente à evolução das dormidas, de janeiro a dezembro de 2018, os diversos tipos de estabelecimentos hoteleiros da Região Autónoma dos Açores registaram um aumento das dormidas face ao ano anterior – apuraram-se 2.563,6 mil dormidas, dos quais 1.789,3 em hotelaria tradicional (hotéis, hotéis-apartamentos, apartamentos turísticos e pousadas). Neste tipo de hotelaria, registou-se um aumento de 0,1% nas dormidas e um aumento de 2,6% nos hóspedes, relativamente ao período homólogo de 2017.

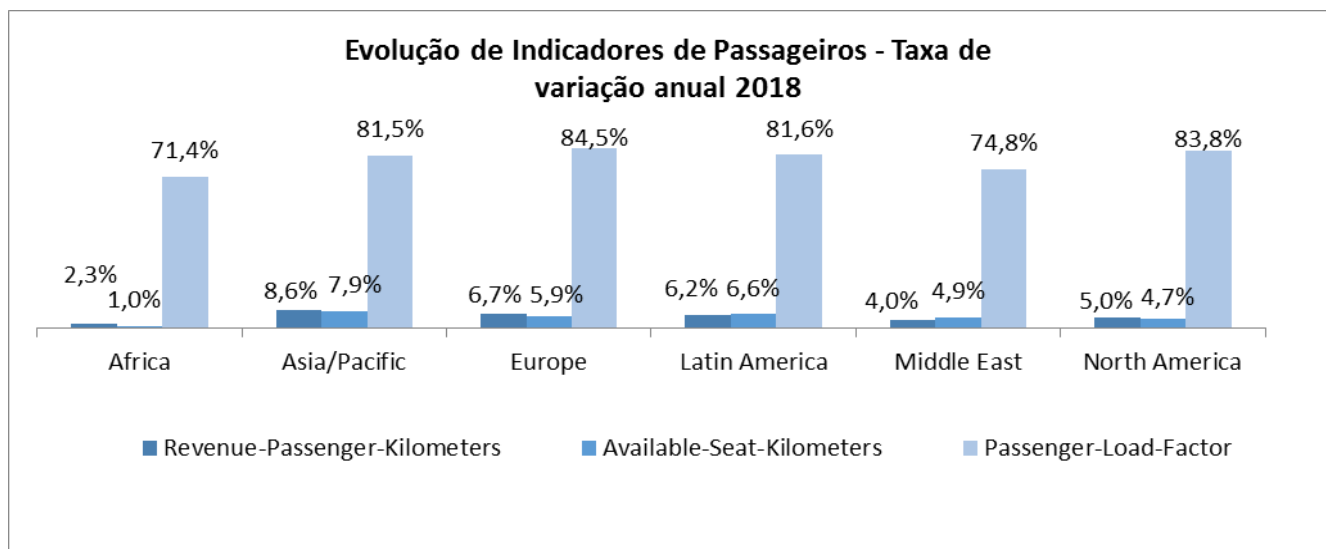
Em 2018, os residentes em Portugal registaram 782,7 mil dormidas, o que traduz um aumento de 4.2% comparativamente a igual período de 2017. As dormidas dos residentes no estrangeiro atingiram as 1.006,6 mil dormidas, refletindo uma variação homóloga negativa de 2,9%. O mercado norte-americano (EUA e Canadá) concentrou 20,5% do total das dormidas dos residentes no estrangeiro, cerca de 206,2 mil dormidas, tendo registado uma variação homóloga positiva de 8,5%.

A ilha que concentrou maior número de dormidas neste período, foi a de São Miguel, seguida da Terceira e do Faial, respetivamente com 1.245,7 mil (69,6%), 286,1 mil (16,0%) e 107,5 mil (6,0%) dormidas.

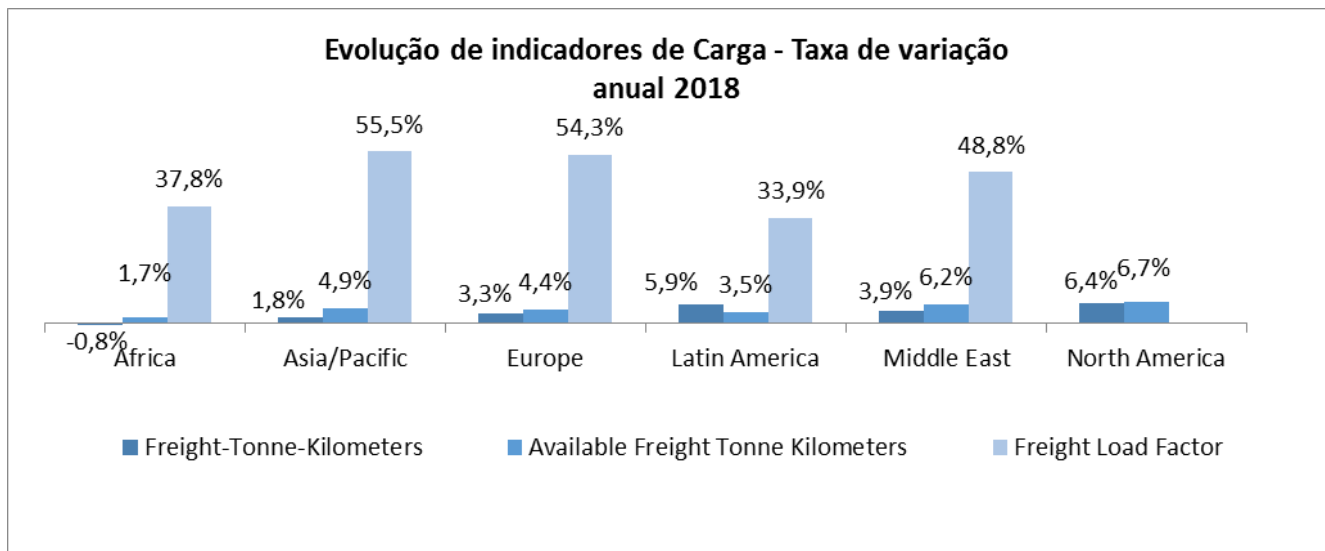
Os proveitos totais nos estabelecimentos hoteleiros somaram 94,5 milhões de euros, correspondendo a uma variação homóloga de 7,9%. Os proveitos de aposento somaram 70,5 milhões de euros, equivalendo a um aumento de 10,9%, em comparação com o período homólogo.

Contexto no Setor de Transporte Aéreo

Em 2018 verificou-se um crescimento no tráfego aéreo de passageiros de 6,6% face ao ano anterior, decorrente do decréscimo nos últimos anos dos custos de viagens, o que originou o aumento do crescimento da receita de passageiros por quilómetro (RPKs).



2018 foi também um ano de crescimento no tráfego de carga (Freight-Tonne-Kilometers – FTKs) em todas as regiões (3.5%), à exceção de África que registou um decréscimo de 0.8%.



Durante o ano manteve-se a presença da Ryanair e a TAP tem demonstrado um posicionamento de maior “agressividade” nas tarifas disponibilizadas. Para o mercado da América do Norte, a introdução do A321 permitiu passar a operação de Boston para voo diário durante todo o ano, 11 voos semanais no pico do verão, e no caso do Toronto voos diários no verão, e uma nova frequência semanal no inverno (passando de 3 para 4 voos). Prevê-se ainda a entrada da Delta Airlines no mercado açoriano em 2019 com voos diários para Ponta Delgada.

Regulação

A SATA assume, ao mais alto nível de gestão, o comprometimento em desenvolver a sua atividade, numa base diária, em conformidade com um conjunto de leis e regulamentos internacionais, comunitários, nacionais e regionais.

Principais alterações legislativas com impacto na gestão do SATA em 2018

- Lei n.º 114/2017 de 29 de dezembro (LOE2018), impactante no exercido do direito à negociação coletiva.
- Decreto Legislativo Regional n.º 1/2018/A, de 03 de janeiro (Diploma Orçamento RAA), impactante no exercido do direito à negociação coletiva.
- Lei n.º 73/2017, de 16 de agosto (décima segunda alteração ao Código do Trabalho), que reforça o quadro legislativo para a prevenção da prática de assédio no setor privado.
- Regulamento (CE) n.º 261/2004, que concerne os direitos dos passageiros do transporte aéreo em caso de recusa de embarque, cancelamento ou atraso considerável dos voos. O regulamento permanece inalterado, mantendo-se as orientações interpretativas emanadas pela Comissão Europeia e que refletem a jurisprudência. Assistimos, nos últimos anos, ao aparecimento de várias empresas especializadas em reclamações. Estas empresas incentivam os passageiros a reclamar, sem custos iniciais para o cliente, e recebem uma percentagem do valor da indemnização quando paga pelas companhias aéreas. Esta situação leva ao aumento de reclamações e conseqüente custo decorrente do pagamento das indemnizações.

Ao nível da SATA gestão de Aeródromos

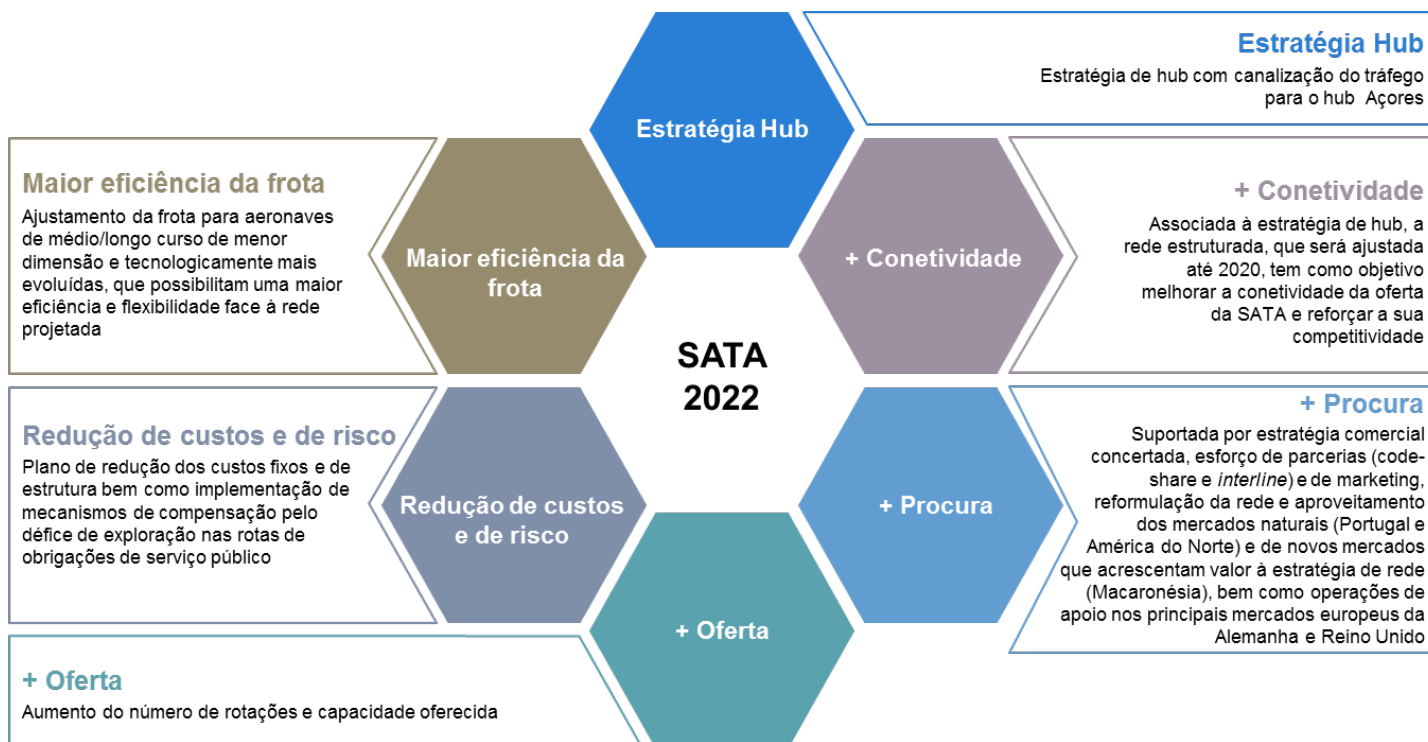
- No contexto Europeu foi publicado o seguinte regulamento no decorrer de 2018:
 - ✓ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) - entrou em vigor em 25 de maio de 2018 e substituiu a atual diretiva e lei de proteção de dados em vigor.
- No contexto Nacional foram publicados os seguintes regulamentos no decorrer de 2018:
 - ✓ Lei n.º 52/2018, de 20 de agosto que estabelece o regime de prevenção e controlo da doença dos legionários e altera (quinta alteração) o Decreto-Lei n.º 118/2013, de 20 de agosto, que aprova o Sistema de Certificação Energética dos Edifícios, o Regulamento de Desempenho Energético dos Edifícios de Habitação e o Regulamento de Desempenho Energético dos Edifícios de Comércio e Serviços, e transpõe a Diretiva n.º 2010/31/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010, relativa ao desempenho energético dos edifícios;
 - ✓ Lei n.º 61/2018, de 21 de agosto que altera o Decreto-Lei n.º 96/2017, de 10 de agosto, que estabelece o regime das instalações elétricas particulares;
 - ✓ Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 319/2018, de 10 de julho que declara inconstitucionais, com força obrigatória geral, as normas dos n.ºs 1 a 3 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de novembro [regime jurídico em matéria de segurança contra incêndio em edifícios (SCIE)], tanto na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 224/2015, de 9 de outubro, quanto na sua versão originária;
 - ✓ Portaria n.º 57/2018, de 26 de fevereiro que regula o funcionamento e a gestão do portal dos contratos públicos, denominado «Portal BASE», e aprova os modelos de dados a transmitir;
 - ✓ Decreto-Lei n.º 123/2018, de 28 de dezembro que define o modelo de governação para a implementação da faturação eletrónica nos contratos públicos.
- No contexto Regional foi publicado o seguinte regulamento no decorrer de 2018:
 - ✓ Decreto Legislativo Regional n.º 15/2018/A que regula a extinção da SPRHI, S. A. e da SATA, SGPS, S. A.
- A ANAC publicou o seguinte regulamento no decorrer de 2018:
 - ✓ Regulamento n.º 8/2018 que define os requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista (aplicável aos Aeródromos da Ilha do Pico e da Ilha da Graciosa).

Estratégia

Plano de Negócios 2017-2022

Durante o ano de 2018, o Grupo SATA prosseguiu com a operacionalização do Plano de Negócios, mantendo as decisões estratégicas anteriormente assumidas, nomeadamente sobre os mercados que o Grupo pretende servir: ligações entre os Açores, o Continente Português, a América do Norte e os arquipélagos da Macaronésia.

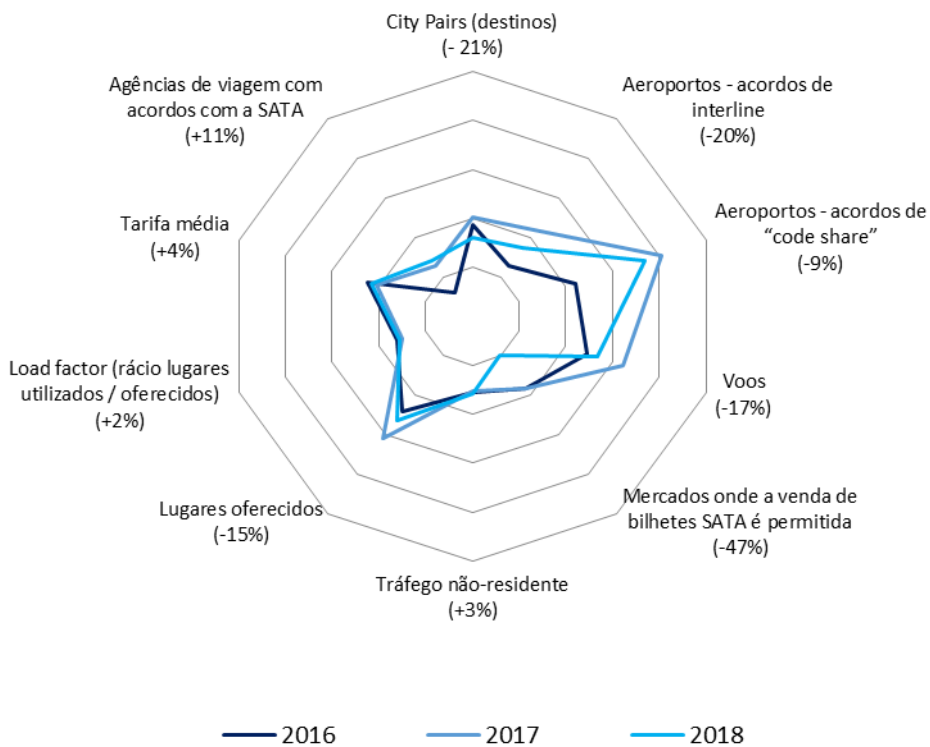
Plano de Negócios 2017-2022



Para levar a cabo este plano de negócios, a SATA continuou a incentivar a venda dos Açores como destino turístico, tendo como objetivo o seguimento da estratégia de redução de custos, intensificação da promoção da SATA e da região nos mercados onde opera, inovação e eficiência.

Em 2018, destaca-se o reforço das operações no *Hub* Açores, com a descontinuidade das rotas diretas entre Lisboa/Porto e os Estados Unidos da América/Canadá, e a sua substituição por ligações via Ponta Delgada e Terceira. Salienta-se ainda o fim das operações com as aeronaves da frota A310 e A330, com a operação longo-curso intercontinental a ser operada na totalidade pela frota A321neo, a partir de finais de outubro de 2018, com a entrada da estação de inverno IATA 2018/19.

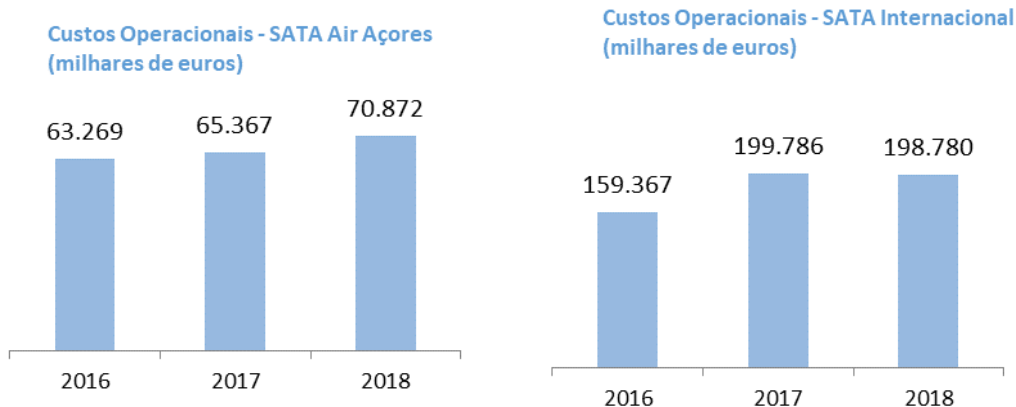
Evolução Conetividade SATA (2016-2018) – Grupo SATA

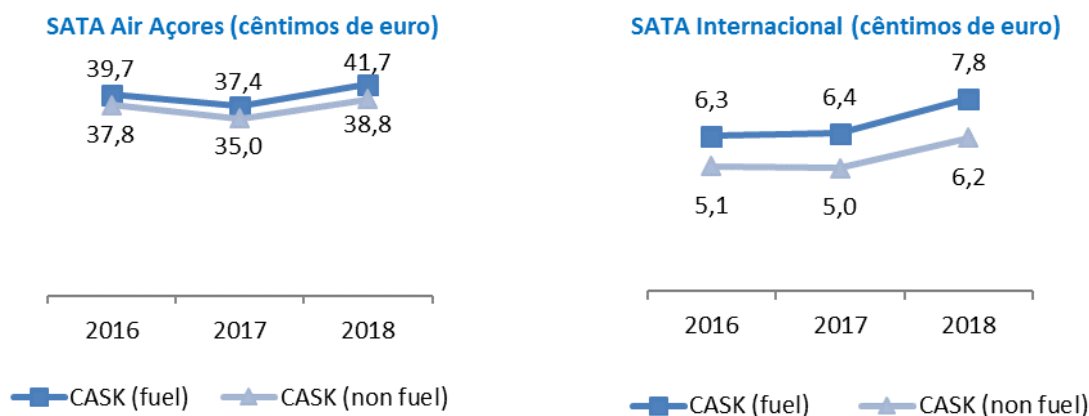


Em 2018 assistiu-se a um aumento dos custos operacionais da SATA Air Açores e da SATA Internacional – Azores Airlines na ordem de 11% e 2%, respetivamente.

No que diz respeito ao CASK (um indicador importante de monitorização dos gastos operacionais para os operadores aéreos, e que indica o montante de gastos operacionais por lugar disponível por quilómetro percorrido), em 2018, na SATA Air Açores, assistiu-se a um aumento deste indicador, em 12% e 11%, com e sem fuel respetivamente.

Na SATA Internacional – Azores Airlines também se verificou um acréscimo deste indicador, em 22% e 25%, com e sem fuel respetivamente.





A estratégia comercial em 2018, e para os próximos anos, centra-se no trabalho em conjunto com os agentes de viagens e *tour* operadores bem como na aproximação e consolidação da relação com associações várias do sector, de forma a criar parcerias e protocolos, fomentar ações e promoções conjuntas com vista a potenciar as vendas. Estas parcerias com agentes de viagens tradicionais (offline) são importantes, da mesma forma que o são as parcerias com agentes de viagens online (OTA's). O fortalecimento e solidificação do mercado digital em simbiose com o mercado tradicional (offline) permite potenciar e consolidar estes dois canais conduzindo à obtenção de melhores resultados.

A redução dos custos é fundamental na gestão da receita e conseqüente aumento de lucros. Ao introduzir o A321 na frota da SATA Internacional-Azores Airlines, o foco comercial centrou-se no aumento do potencial de rendimento nas principais rotas de Boston e Toronto, e tratando-se de um avião completamente novo, permitiu otimizar os preços por lugar, apesar da capacidade oferecida ser inferior.

Em 2018 foi criada a área de "Customer Experience" dentro da direção comercial, com o objetivo de alinhar o serviço com o conhecimento sobre os passageiros SATA, sempre em sintonia com a área operacional. Novas políticas de catering, bagagem e a própria experiência no aeroporto estão a ser desenvolvidas e implementadas. Assegurar uma experiência "full-service" é determinante na estratégia da SATA, estando assim empenhada em ser a companhia "full-service" que traz turistas e passageiros em negócios para os Açores, assim como aproximar o continente norte-americano ao europeu, particularmente a Portugal e aos Açores.

Em 2018 o programa *Açores Stopover* foi consolidado, passando a estar disponível online também.

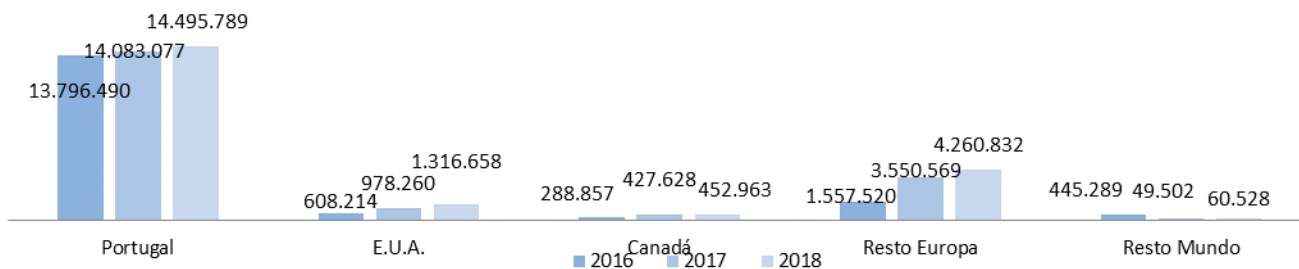
A SATA manteve o mesmo modelo tarifário que vinha aplicando nos anos anteriores e que assenta em: a) agrupamento dos diferentes produtos tarifários em *brands* (famílias) que partilham os mesmos atributos; e b) manutenção de alguns serviços adicionais como gratuitos (incluídos na tarifa), como por exemplo a franquia livre de bagagem de porão e a pré-reserva de lugar a bordo.

Este modelo tarifário permite à SATA ter uma vantagem competitiva comparativamente com alguns dos seus concorrentes, porquanto alguns dos atributos incluídos no preço são bastante valorizados pelos clientes, nomeadamente o tráfego residente e o tráfego étnico.

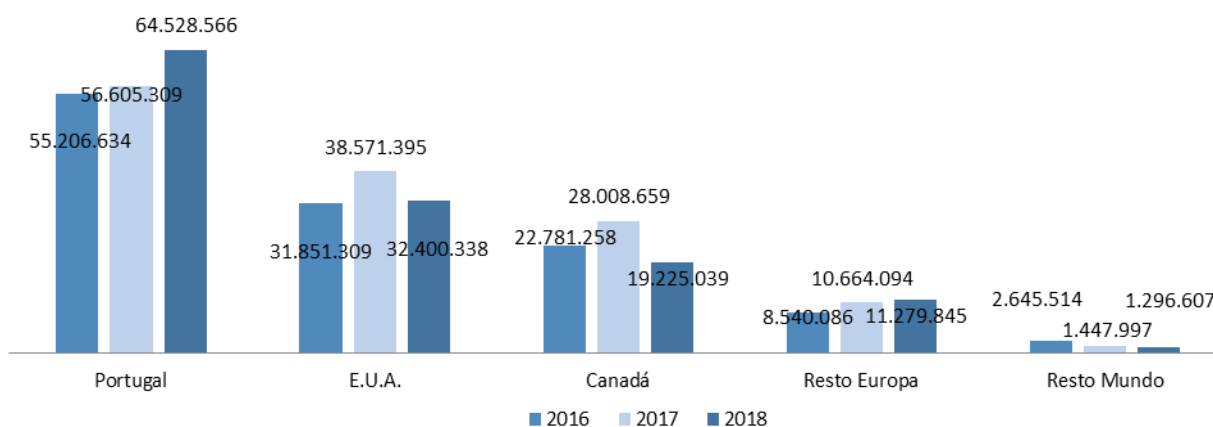
Evolução do Proveito por lugar disponível por quilómetro (RASK) – Grupo SATA

Mercado	2016	2017	2018	Var. 17/18
Doméstico	6,32	6,09	6,38	0,29
América do Norte	4,95	5,26	4,81	-0,45
Europa	4,63	3,97	4,04	0,07
África	0,00	4,04	3,34	-0,70
RAA	11,85	12,31	12,55	0,24
Total	5,89	5,33	5,88	0,55

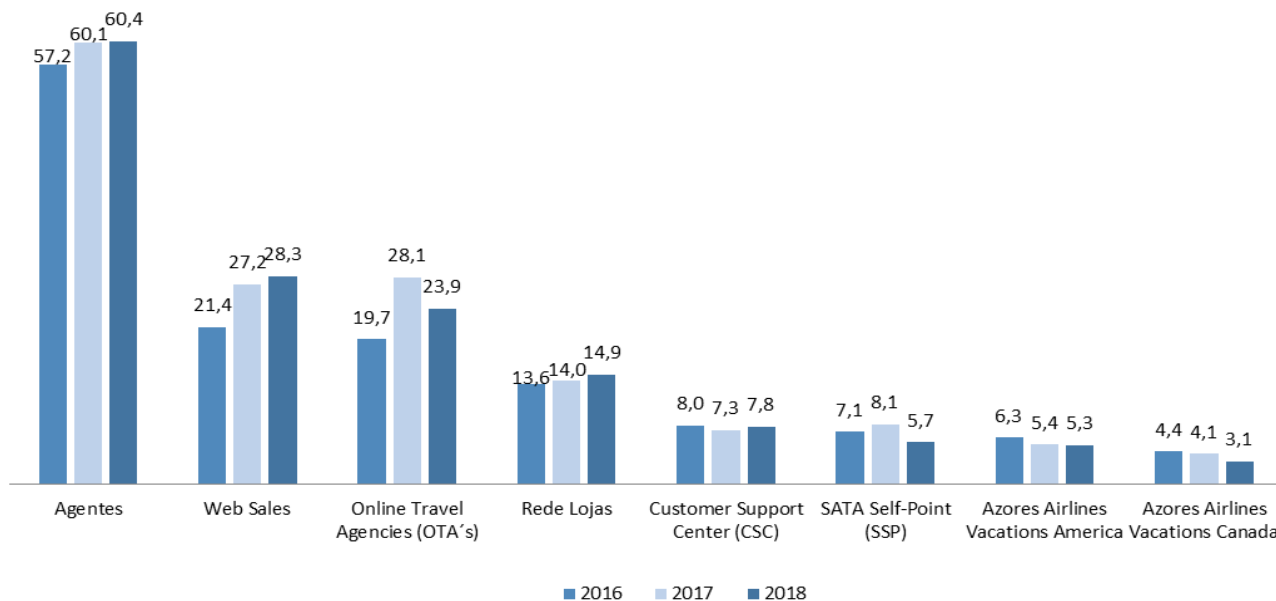
Evolução das receitas por mercado emissor (euros) - SATA Air Açores



Evolução das receitas por mercado emissor (euros) - SATA Internacional - Azores Airlines



Evolução da receita por canal de venda (em milhões de euros) – Grupo SATA



Receita de serviços adicionais – 2016-2018 – Grupo SATA

Mercado	2016	2017	2018	Var. 18/17
Domésticas	180 042 €	174 823 €	178.500 €	2%
América do Norte	1 956 434 €	2 866 215 €	3.860.022 €	35%
Europa	33 780 €	34 373 €	26.531 €	-23%
África	0 €	4 767 €	20.133 €	322%
RAA	88 994 €	107,704 €	116.664 €	8%
Total	2 259 250 €	3 187 882 €	4.201.851 €	32%

Em 2018, a SATA potenciou a receita através da promoção serviços adicionais, assistindo-se a um aumento deste tipo de receita em cerca de 32% no total.

Rotas

Em 2018, na SATA Air Açores não ocorreram alterações às rotas em exploração, mantendo-se as 14 rotas previstas nas Obrigações de Serviço Público aos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores.

A SATA Internacional - Azores Airlines operou 19 rotas regulares em 2018. De referir que, no final de 2017, com o início da estação de inverno IATA 2017/18, a SATA Internacional - Azores Airlines descontinuou as seguintes rotas: Lisboa – Boston – Lisboa; Lisboa – Toronto – Lisboa; Porto – Toronto – Porto e Ponta Delgada – Barcelona – Ponta Delgada.

Rotas regulares operadas por semana – 2016-2018 (N.º)

Mercado	2016	2017	2018	Var. 17/18
RAA (SP)	14	14	14	0
Domésticas (S4)	9	8	8	0
América do Norte (S4)	10	10	8	-2
Europa (S4)	5	4	3	-1
África (S4)	0	1	1	0
Total	38	37	34	-3

Lugares oferecidos por mercado – 2016-2018 (N.º)

Mercado	2016	2017	2018	Var. 18/17
Canadá	121 206	160 518	119 704	-25%
EUA	169 810	203 639	169 795	-17%
Total	291 016	364 157	289 499	-21%

Parcerias Comerciais

A estratégia comercial em 2018, e para os próximos anos, centra-se no trabalho em conjunto com os agentes de viagens e *tour* operadores bem como na aproximação e consolidação da relação com associações várias do sector, de forma a criar parcerias e protocolos, fomentar ações e promoções conjuntas com vista a potenciar as vendas. Estas parceiras com agentes de viagens tradicionais (*offline*) são importantes, da mesma forma que o são as parcerias com agentes de viagens *online* (OTA's).

O fortalecimento e solidificação do mercado digital em simbiose com o mercado tradicional (*offline*) permite potenciar e consolidar estes dois canais conduzindo à obtenção de melhores resultados.

Feiras de Turismo e Workshops onde a SATA esteve presente em 2018

Durante o ano de 2018 foi dada continuidade à promoção conjunta da SATA com o Turismo dos Açores em várias feiras e workshops, nomeadamente a ITB (Alemanha), FITUR (Espanha) e também a WTM (Reino Unido – Londres). O Grupo SATA esteve também presente em feiras direcionadas para o cliente final na Alemanha.

Mercado	Ação/Evento
Nacional	BTL – Bolsa de Turismo de Lisboa
	Mundo Abreu
	Expo Abreu
Espanhol	Fitur
	IBTM
Alemão	ITB
	CMT
	FREE
	TOURNATUR
Americano	Boston Globe
	AAA Travel Show
Canadiano	The Travel Marketplace
	International and Tourism Travel (Montreal)

Participou ainda em *roadshows* em colaboração com a Visit Portugal nos EUA (Boston) e Canadá (Toronto), tendo também colaborado com o AICEP e com o Embaixador Português no Canadá em eventos do *trade*.

Foram organizadas 2 viagens de familiarização (*fam trips*) com o mercado do Reino Unido e 5 viagens deste tipo com o mercado Alemão.

Com vista a impulsionar a oferta de rotas aéreas da América do Norte para os Açores, Madeira e Portugal Continental, a SATA organizou *roadshows* no Canadá com grupos de agências de viagem - Travel Brands Corporation (o maior grupo de agentes de viagem no Canadá) e Maritime Travel (a maior associação de agentes independentes no Canadá). Além disso, marcou presença na Associação Canadense de Agências de Viagens. Nos Estados Unidos da América, participou juntamente com a AAA (American Automobile Association) na organização de *roadshows* e apresentações em Nova Inglaterra direcionada para as agências de viagem associadas.

Adicionalmente, a SATA participou e organizou, em Cabo Verde, eventos do *trade* para promover a rota de Boston para Praia e respetivas ligações (via Ponta Delgada), em colaboração com o Embaixador Americano, incluindo *workshops* com agentes para apresentar o projeto para o inverno 2018 e ano de 2019 e ainda a organização de eventos do 10 de Junho em Cabo Verde e em Washington.

No Canadá e nos EUA, as agências de relações públicas que trabalham com o Grupo SATA foram muito favoráveis no apoio a inúmeras viagens de imprensa (*press trips*) para desenvolver artigos sobre os Açores, e a Azores Airlines. A companhia aérea também participou de vários *roadshows* e *workshops* com agentes de viagens e tour operadores para apresentar a companhia aérea e o destino.

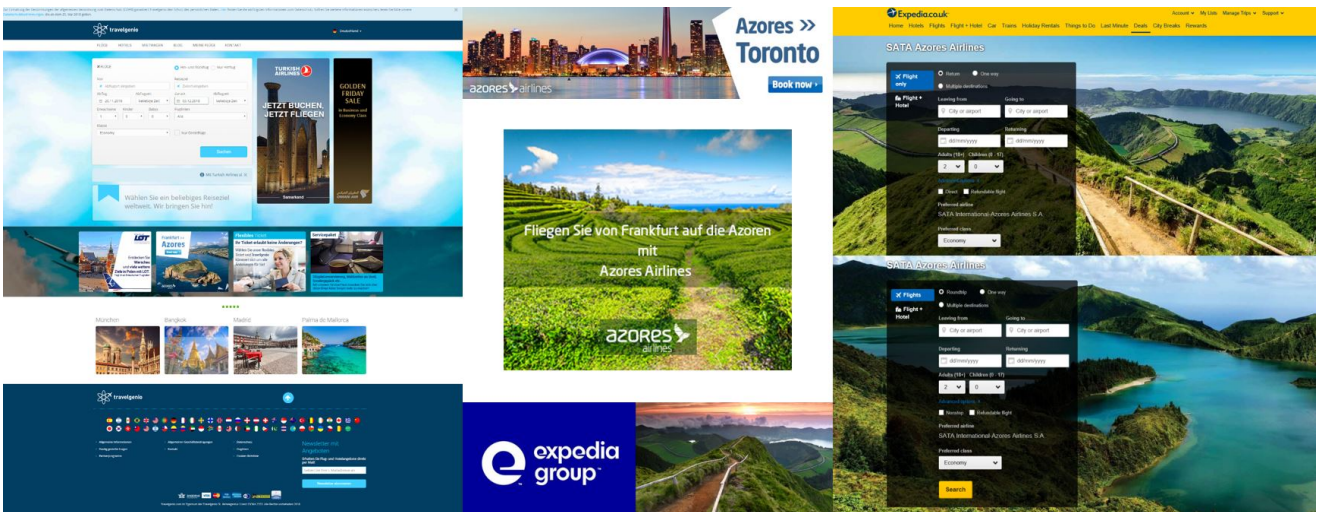
A SATA continuou a realizar um acompanhamento regular aos operadores, com visitas presenciais dos promotores e através do portal exclusivo para agentes www.sata4agents.com/.

Também participou em vários *workshops* de tour operadores de modo a dar a conhecer o seu programa de Verão e também foi patrocinador de outros eventos importantes, nomeadamente Expo Abreu e Mundo Abreu.

Principais Campanhas e E-Business

A SATA continuou a apostar no *e-business*, tendo desenvolvido várias campanhas online em diferentes canais consoante o mercado-alvo, o que lhe permitiu melhorar a exposição do destino Açores, da marca Azores Airlines e suas rotas à saída de Boston e Toronto, bem como dos canais AzoresAirlines.pt e AzoresAirlinesVacations.com

Foram também realizadas várias campanhas de marketing e publicidade ao longo do ano, das quais se destacam as campanhas Continente – Açores; Açores – Continente; Toronto-Açores e Porto; Boston-Açores e Continente (*winterflashsale*).



Inovação e Eficiência Operacional

Consciente da importância das novas tecnologias no setor da aviação, a SATA continua a inovar nos serviços disponibilizados aos seus clientes. Ao longo dos últimos anos, tem feito uma forte aposta nas novas tecnologias, oferecendo aos seus passageiros e parceiros de negócio soluções inovadoras, práticas, cómodas e eficientes, tanto em terra como a bordo.

Principais iniciativas desenvolvidas no âmbito da inovação de processos e sistemas de informação em 2018

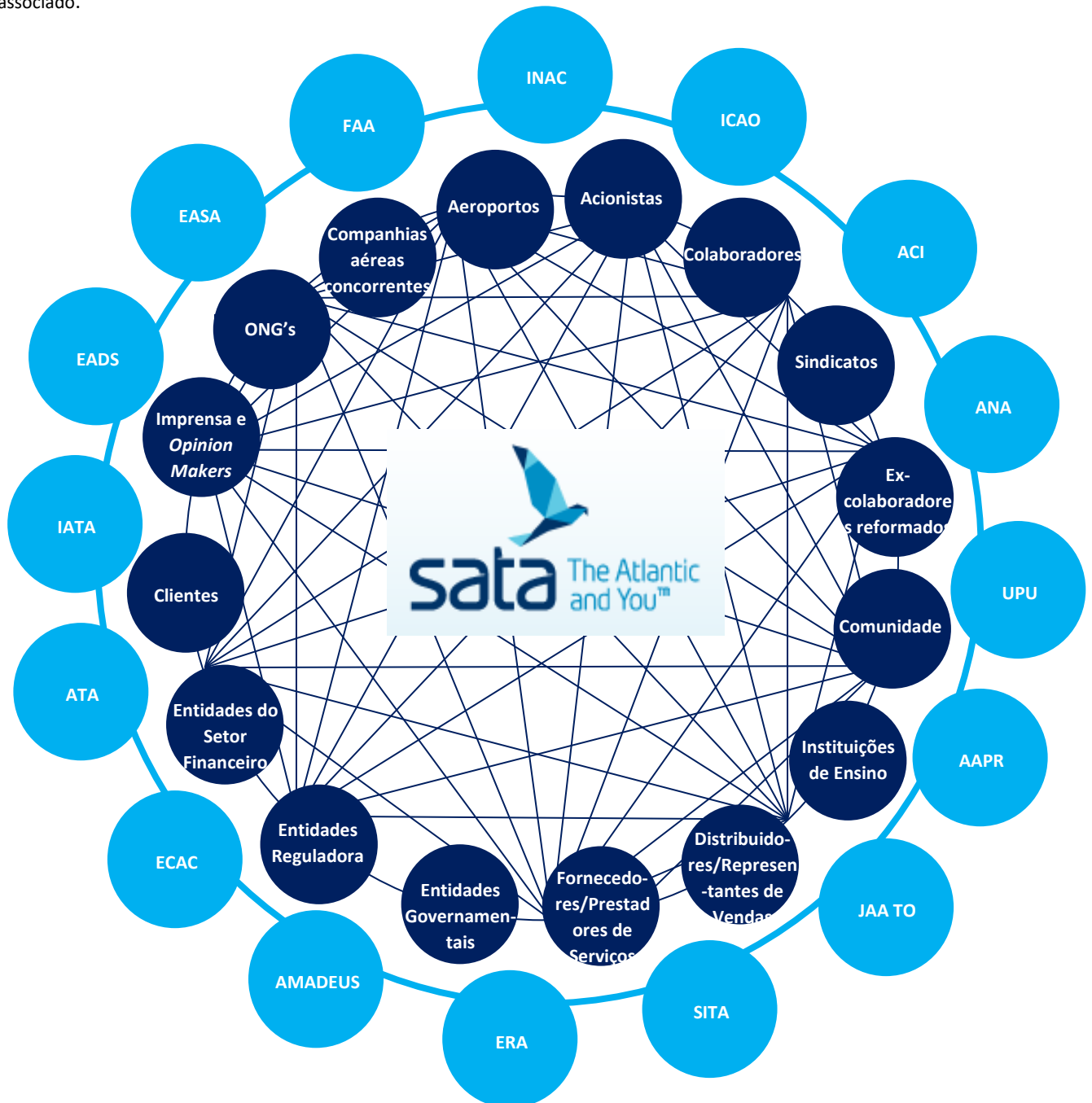
Soluções orientadas para o Cliente	Soluções com impacto na eficiência de processos internos
<ul style="list-style-type: none">• Amadeus Revenue Management: solução aplicacional que visa a otimização da gestão de voos no que concerne a lugares disponibilizados, incluindo para passageiros que adquiram viagens em grupo.• Amadeus ATC para Agentes de Viagem: disponibilização da funcionalidade de reemissão e reembolso automatizado para os agentes de viagem Amadeus.• Notificação automatizada ao passageiro: capacidade de notificar o passageiro de forma automatizada para situações em que o mesmo seja alvo de uma alteração de lugar ou seja reacomodado entre voos (cenários com mais do que um voo).• Nova Homepage: revisão integral da homepage do site www.azoresairlines.pt, passando o mesmo a ter uma orientação ao cliente, de acordo com o seu mercado.• Cash & Miles: possibilidade de um cliente pagar parcialmente a sua viagem com milhas que tenha disponíveis.	<ul style="list-style-type: none">• Solução de proteção de dados, vulgo backup: implementação de uma nova solução que garante uma performance adequada às necessidades aplicacionais atuais, com retenção de longa duração em site secundário.• Solução de monitorização que visa obter maior visibilidade sobre eventos que impactem diferentes componentes da infraestrutura de sistemas de informação.• Reforço da aposta em ambientes cloud: aumento da utilização de ambiente cloud, com destaque para a massificação da utilização de containers, os quais permitem ganhos de eficiência muito significativos.• MyTrips: aplicação desenvolvida internamente que permitiu a total desmaterialização dos processos de deslocação e com uma forte componente de integração de sistemas, permitido ganhos de eficiência internos muito significativos.

Diálogo com stakeholders

SATA reconhece que é fundamental obter aconselhamento dos seus *stakeholders*, pelo que desenvolve esforços contínuos para melhorar e intensificar o diálogo com todos estes. A Empresa utiliza o diálogo para fomentar a criação de sinergias, a construção de negócio, bem como, para (re)direcionar os investimentos que faz na comunidade e no ambiente. O diálogo contínuo com os seus *stakeholders* possibilita, ainda, identificar as questões críticas, moldar as respostas da Empresa e continuar a melhorar o desempenho.

Grupos de stakeholders da SATA

A identificação dos principais *stakeholders* da SATA foi realizada com base em critérios de importância, relevância e influência de pessoas ou entidades, que afetam e/ou podem ser afetados pelas atividades, produtos ou serviços da SATA e o desempenho a ela associado.



Comunicação interna

A SATA dispõe de um conjunto de canais de comunicação interna que lhe permite assegurar a correta e adequada difusão de mensagens aos seus colaboradores, essencial para o alinhamento e motivação das suas equipas.

A estratégia de comunicação interna da SATA assenta em 5 pilares:

INFORMAR ENVOLVER INTEGRAR MOTIVAR RECONHECER

I
N
F
O
R
M
A
R

PORTAL DO COLABORADOR | MYSATA

Portal interno, que se assume como fonte principal de conhecimento, informação e promotor de relação, disponível a todos os colaboradores e de acesso livre em qualquer computador.

WELCOMING E-MAIL

Consiste num *e-mail* que é enviado ao colaborador no seu primeiro dia de trabalho, onde este é convidado a viajar no MySATA por um conjunto de temas que foram considerados fundamentais para o desempenho das suas funções.

E
N
V
O
L
V
E
R

E-mail ibelong

Mais do que um *e-mail* para sugestões, é por excelência um canal de partilha de informação, marcado pela rapidez e fiabilidade de resposta, e um facilitador para a realização de outras ações que promovem igualmente o sentimento de pertença.



MANUAIS SATA4LEADERS E SATA&YOU

Dois 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 – uma parceria na responsabilidade de crescer e de fazer crescer.

News ibelong

Uma Newsletter *online*, que tem como objetivo a partilha de eventos ou práticas de recursos humanos, bem como de notícias internas das restantes áreas da empresa.

CÓDIGO DE ÉTICA E CONDUTA

Estabelece as orientações e os padrões de atuação para todos os colaboradores, 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*. Atualizado em 2017, é divulgado a todos os colaboradores via e-mail e através da *newsletter* interna, estando disponível para consulta no MySATA.

I
N
T
R
E
G
A
R

MANUAL DE ACOLHIMENTO

Manual e *Quick-Guide* de 6 passos de acolhimento e integração eficaz para os novos elementos, onde está espelhada a cultura organizacional da empresa, as suas práticas correntes, bem como a sua missão, valores e procedimentos.



M
O
T
I
V
A
R

Companhas de solidariedade

Iniciativas que estimulam a participação dos colaboradores em atividades que promovam a responsabilidade social e que valorizam a posição e imagem da empresa na comunidade onde está inserida.



Reuniões internas

Realização de reuniões periódicas com as primeiras linhas funcionais e quadros da empresa, onde se partilham os objetivos da empresa, e se promove o debate e troca de ideias/ boas práticas.

R
E
C
O
N
H
E
C
E
R

25 anos da SATA

Reconhecimento pelos 25 anos de desempenho do colaborador na SATA, simbolicamente materializado na oferta de um relógio personalizado. Em cada 5 anos de antiguidade dos colaboradores, a SATA formaliza o seu agradecimento.

Reformados

Reconhecimento pelo desempenho do colaborador reformado, tendo sido desenvolvidas ferramentas de reconhecimento de passagem à reforma (ex.: site para reformados e emails)

Aniversário

E-mail enviado automaticamente pelo mysata para o colaborador no dia do seu aniversário, com conhecimento para as chefias superiores (até 2 níveis de coordenação).

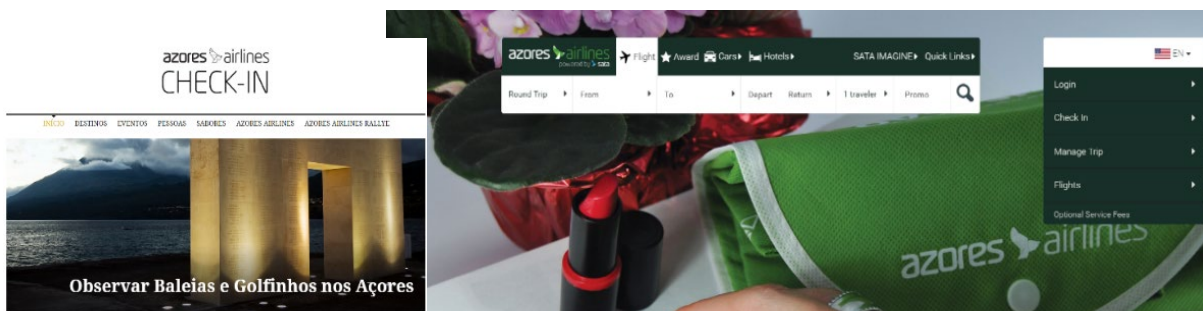


Comunicação externa

A política de comunicação externa da SATA visa promover um contacto adequado, atempado e eficaz com os *stakeholders*, refletindo a estratégia do grupo. A comunicação externa é desenvolvida em alinhamento com um plano de marketing anual para cada mercado geográfico, onde se encontra integrada a dimensão da comunicação.

Neste sentido, a SATA, em 2018, continuou a disponibilizar um conjunto de canais de comunicação externa, tais como:

- MyPlan, revista de carácter comercial e institucional distribuída a bordo dos aviões do Grupo SATA, com periodicidade bimestral;
- Meios de comunicação *online*: *websites* (<https://www.sata.pt> e www.azoresairlines.pt) e redes sociais (Blogue corporativo – *check-in*- Facebook, Twitter, Instagram e YouTube);
- Meios de comunicação exterior: imprensa regional, nacional e internacional;
- Rede de Lojas SATA e *Contact Center*, como canais de venda e de apoio ao passageiro;
- Entretenimento e TV a bordo;
- TV corporativa nas lojas;
- Serviços SMS e aplicação Mobile para o telemóvel;
- *Newsletters*;
- Campanhas publicitárias de carácter comercial e institucional;
- Comunicados pontuais à imprensa;
- Relatório Integrado;
- Inquéritos de Satisfação aos passageiros;
- *E-mail* da área de comunicação para efeito de convites institucionais (em nome do Grupo SATA).



A - Desempenho Económico

O Grupo SATA assume a sua vocação regional, sendo um pilar económico e social da Região Autónoma dos Açores (RAA) e contribuindo decisivamente para a coesão regional, dado que o transporte aéreo providenciado pela SATA é a única forma de garantir transporte entre ilhas. A sua motivação para a operação comercial da América do Norte consiste na prestação de serviço à diáspora açoriana.

A finalidade da gestão da SATA é garantir um serviço relevante à RAA, assegurando que as ligações aéreas entre as várias ilhas e destas com o exterior se concretizem de forma regular. Dado operar numa região insular, desempenha um papel fundamental na garantia da acessibilidade a bens e serviços básicos pelas populações, contribuindo de forma decisória para a competitividade da economia e para a qualidade de vida dos açorianos, incluindo o apoio à comunidade do ponto de vista social, como é o caso da missão prestada nas deslocações de casos especiais como, por exemplo, pessoas com doenças.

A atividade do Grupo SATA é gerida com base em princípios de qualidade e segurança, tendo em vista um bom desempenho económico, social e ambiental. Prova disso, é o contexto envolvente de aumento da concorrência, e a SATA teve a capacidade de adaptar-se e manter os níveis de serviço num padrão elevado, o resultou na melhoria dos resultados operacionais e na procura contínua dos passageiros pelos serviços SATA.

O capítulo “Gestão do Risco” é uma síntese de quais os principais tipos de riscos a que a SATA está exposta e quais as medidas de mitigação.

O capítulo “Desempenho Financeiro” apresenta os principais resultados financeiros da SATA.

O capítulo “Segmentos de Negócio” revela os principais destaques da operação da SATA.

O capítulo “Safety and Security” é uma síntese das iniciativas levadas a cabo para garantir a segurança operacional e a segurança contra atos ilícitos.

O capítulo “Qualidade do Serviço” é um síntese das atividades levadas a cabo para garantir a qualidade do serviço.

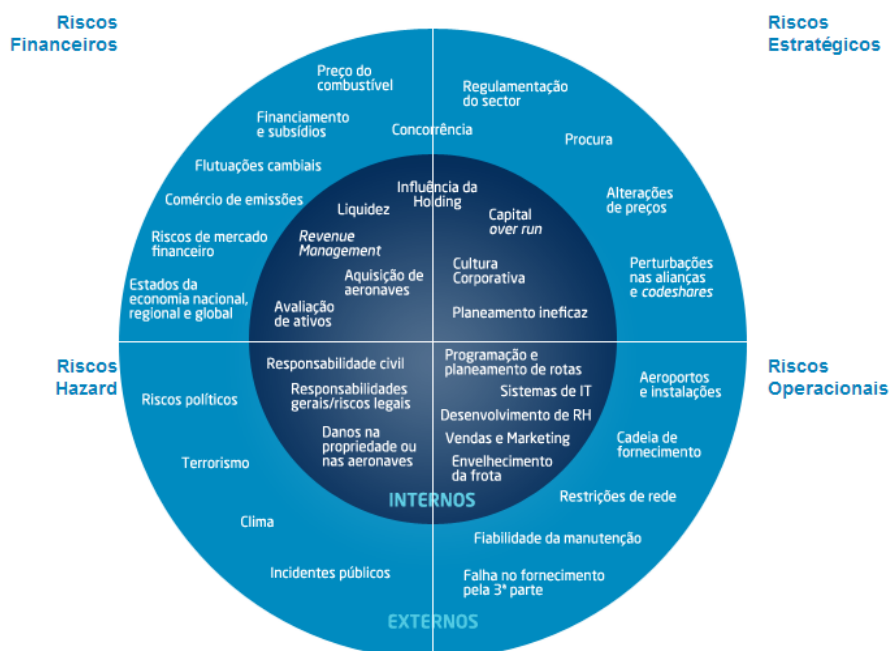
Gestão do Risco

A Gestão de Risco assume uma importância fundamental no dia-a-dia operacional e de gestão da SATA, presente em todos os processos, sendo uma responsabilidade de todos os colaboradores do Grupo, nos diferentes níveis hierárquicos da Empresa.

A gestão da SATA é suportada numa metodologia de gestão do risco, claramente definida e alinhada com as boas práticas do mercado, alinhada com a metodologia da *Enterprise Risk Management Integrated Framework/COSO II* e considera a recente norma ISO 31000:2009 – *Risk Management*. Esta metodologia visa assegurar um ambiente de controlo interno eficaz e minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, tendo como fim último a sustentabilidade da SATA.

Em complemento, a SATA tem como referência a Matriz de Risco do Setor Aéreo que identifica quatro tipos de risco – riscos financeiros, riscos estratégicos, riscos *hazard* e riscos operacionais, os quais são geridos e monitorizados no dia-a-dia operacional.

Principais riscos do Grupo SATA



Mitigação dos tipos de riscos

Tipo do Risco	Risco	Como mitigar?
Riscos Financeiros	<p>Preço do Jet Fuel</p> <p>O consumo de <i>jet fuel</i> na SATA, anualmente, ascende a cerca de dezenas de milhares de toneladas sendo que qualquer alteração no seu preço provoca um impacto muito significativo nos resultados operacionais da SATA.</p>	<p>Contratação de operações de <i>hedging</i> num total variável que poderá ir até 80% do total de consumo anual de <i>jet fuel</i> sendo o horizonte temporal das operações até 24 meses, ao mesmo tempo que assegura uma monitorização cuidada e periódica da variação dos preços de petróleo.</p>
	<p>Processo de reestruturação financeira</p> <p>A execução do Plano de Negócios tem associados alguns riscos operacionais, intrínsecos do setor e específicos do Grupo SATA, que são relevantes para a rentabilidade das operações e reposição da necessária sustentabilidade económica e financeira</p>	
Riscos Estratégicos	<p>Regulamentação do Setor</p> <p>As constantes alterações ao nível da regulação e orientações internacionais a que a SATA está exposta, exigem uma monitorização orientada, eficaz e atempada para assegurar o sucesso das operações.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Monitorização assegurada pelo Gabinete Jurídico, com total apoio e colaboração dos membros da Gestão.
Riscos Operacionais	<p>Safety & Security</p> <p>A segurança da operação, dos colaboradores e dos clientes é a prioridade da SATA e todas as suas operações visam a mitigação do potencial risco de segurança a que estão expostos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Existência do <i>Safety Management System</i> (SMS) • Monitorização de dados de voo (<i>Flight Data Monitoring</i>) • Plano de Resposta a Emergências (<i>Emergency Responsive Plan</i>) • Existência medidas de <i>security</i>. • Realização de processos periódicos de auditoria internos e externos, transversais a todas as áreas de negócio. • Avaliação de riscos profissionais com identificação dos perigos e as respetivas medidas mitigadoras, por local de trabalho e função. • Formação dos colaboradores
	<p>Interrupção da Operação</p> <p>Várias áreas operacionais da SATA, pela própria natureza das suas funções, podem ser afetadas por situações que podem afetar o normal funcionamento da operação</p>	

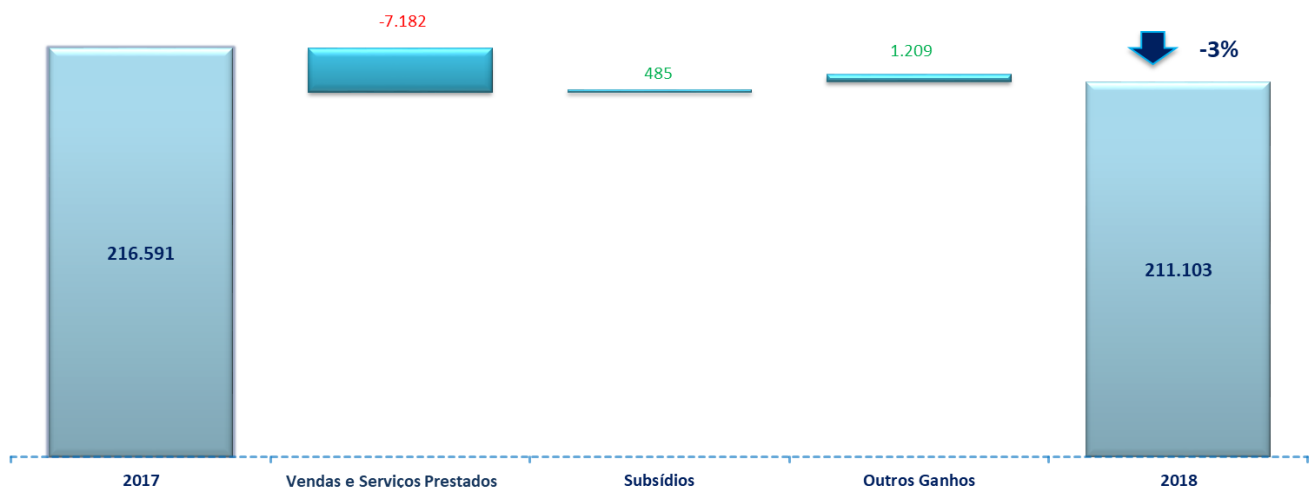
<p>Riscos Hazard</p>	<p>Desastres naturais</p> <p>A atividade da SATA está sujeita a vários eventos naturais que provocam impactos significativos em termos de receita e custos: maremotos, terremotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas e eventos sociais como guerras civis, greves e ações terroristas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contratualização de seguros que não coloquem em causa a continuidade do negócio e os objetivos estratégicos da SATA. • Existência de um Grupo de Gestão de Emergência SATA, que suportado no Manual de Procedimentos de Emergência, atua nas várias situações de crise.
<p>Riscos Socio-Laborais</p>	<p>Relações laborais</p> <p>Os colaboradores da SATA estão associados a várias unidades sindicais tornando necessário a gestão dos vários processos de negociação, de forma a alinhar os vários interesses entre as partes, com vista a mitigar o risco de greves e, consequentemente, atrasos e cancelamentos de voos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Existe um Gabinete de Relações Laborais que garante e motiva uma relação de diálogo aberto com as várias unidades sindicais.
<p>Riscos Políticos</p>	<p>Políticas regionais e nacionais</p> <p>A SATA, sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos tem a sua atividade assente em eventuais alterações políticas regionais e nacionais.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Outros Riscos</p>	<p>Ética e cultura organizacional</p> <p>A SATA pauta a sua atividade por princípios éticos e de responsabilidade social, tendo medidas para gerir o risco de inadequação e o não comprometimento da Empresa, Gestão e Colaboradores com estes princípios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Divulgação do Código de Ética junto dos colaboradores, que integra princípios de equidade e respeito, lealdade, confidencialidade, relação com entidades externas, uso de bens da empresa, conflito de interesses e comportamentos não éticos, conhecimento e inovação, qualidade do serviço, segurança e saúde, qualidade do serviço, ambiente, responsabilidade social. Existe um canal de reporte interno de comportamentos não-éticos e de receção de reclamações relacionadas. Em 2018, a SATA não recebeu reclamações associadas a estas matérias. • Plano de Prevenção de riscos e corrupção e infrações conexas que abrange todas as operações das empresas do Grupo.

Desempenho Financeiro

2018 foi para o Grupo SATA um ano marcado pela deterioração dos resultados operacionais do exercício auferidos pelo Grupo SATA.

Ganhos operacionais

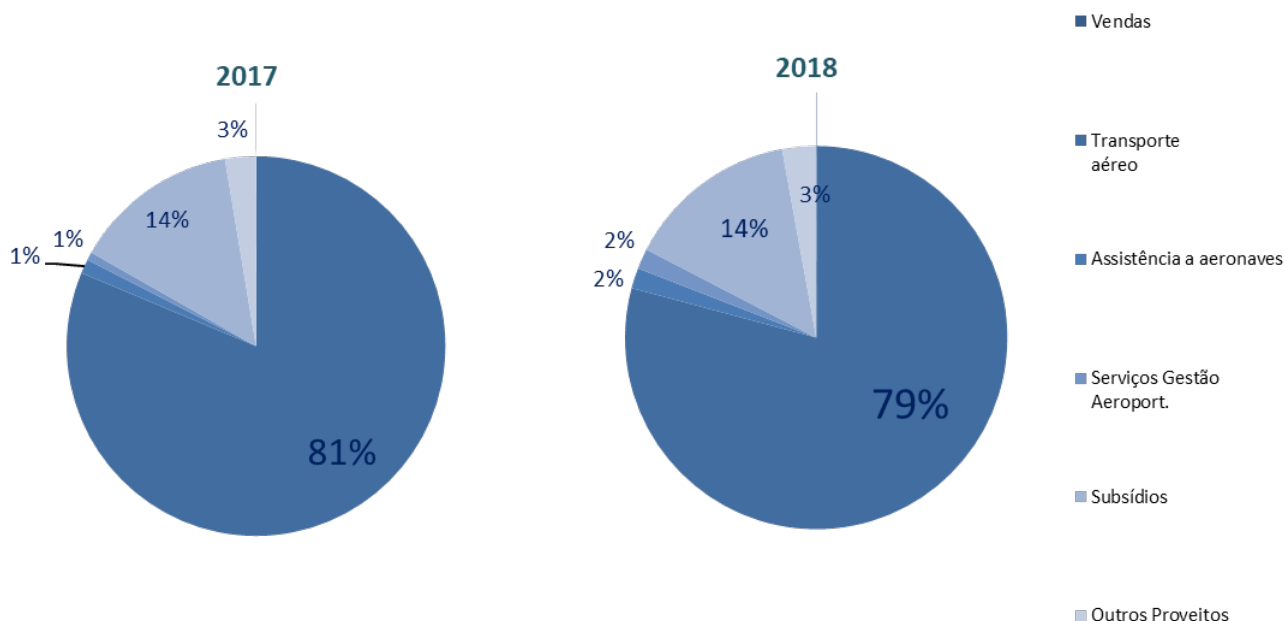
<i>Ganhos operacionais (milhares de Euros)</i>	2017	2018
Vendas e Serviços prestados	185.747	178.565
Subsídios	30.686	31.171
Outros ganhos	158	1.367
Ganhos Operacionais	216.591	211.103



O decréscimo do volume de ganhos operacionais verificado face ao exercício de 2017 resulta sobretudo pela quebra (-7,2MEUR) registada nos ganhos decorrentes da prestação de serviços de exploração aérea regular e charter (-9MEUR) cujo impacto é minorado pelo aumento no volume de rendimentos auferidos no âmbito do serviço de gestão aeroportuária prestado pela SATA Gestão Aeródromos por via da atualização de valores com base no IPC 2005-2015 registada durante o exercício de 2018.

No gráfico abaixo, evidenciamos as variações nas rubricas mais relevantes de rendimentos auferidos ao longo do exercício de 2018.

Os Rendimentos Operacionais (incluindo subsídios) por segmento detalham-se do seguinte modo:



Gastos operacionais

Gastos operacionais (milhares de Euros)	2018	2017
a. Gastos com Pessoal	64.843	62.027
b. Combustíveis e lubrificantes	46.480	48.476
c. Rendas e Alugueres	23.813	13.099
d. Fretamentos	16.978	9.822
e. Manutenção	14.540	11.782
f. Reservas de manutenção por horas de voo	14.115	16.184
g. Handling	10.692	11.624
h. Comissões	8.625	7.401
i. Taxas aeroportuárias	7.942	9.746
j. Depeciações	7.772	8.702
k. Catering	5.217	5.884
l. Comunicação	4.174	3.022
m. Serviços relativos a tráfego	3.815	3.641
n. Outras Taxas	3.771	5.029
o. Taxas relativas a voo	1.494	1.611
p. Conservação e reparação	1.009	3.355
q. Vigilância e segurança	972	983
r. Limpeza e higiene	856	788
s. Promoção - América do Norte	730	683
t. Deslocações e estadas	238	347
u. Manutenção de sistemas informáticas	0	609
v. Publicidade e propaganda	0	359
w. Outros Gastos	22.863	23.917
	260.942	249.092

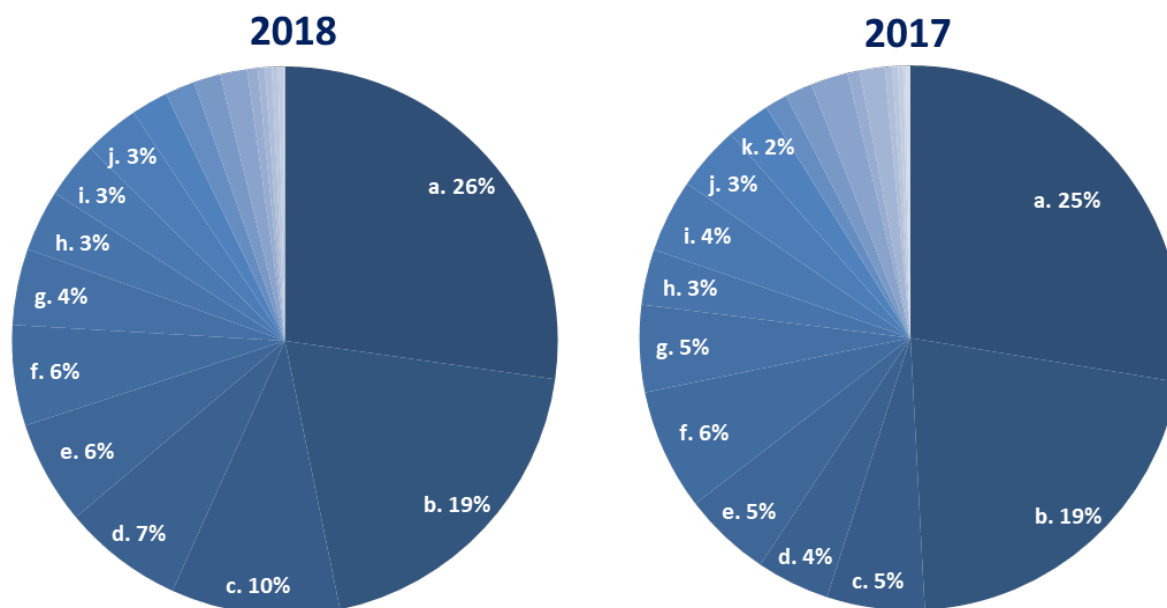
De acordo com os valores apresentados, o volume de Gastos Operacionais registados em 2018 apresenta um aumento de 4,8% face ao montante suportado em 2017, variação cujo valor ascende a perto de 12 milhões de euros.

À semelhança do verificado anteriormente, a rubrica de Gastos com o Pessoal assume o maior contributo para a totalidade do volume de Gastos Operacionais, representando em conjunto com a rubrica de Combustíveis cerca de 43% do total da estrutura de gastos operacionais do Grupo SATA.

Destaca-se o impacto do incremento de valor registado na rubrica de Rendas e Alugueres face ao exercício anterior (+11MEUR) por via do processo de renovação de frota A310 cujas aeronaves eram propriedade SATA pelas novas aeronaves A321 em regime de locação operacional.

A rubrica de fretamentos, nomeadamente em regime de ACMI apresenta um aumento de 7,2MEUR face aos valores de 2017 por força dos constrangimentos operacionais com o atraso na entrada em serviço da aeronave A321 Long Range bem como com a paragem prolongada de uma aeronave A320 para trabalhos de manutenção programada.

Peso dos gastos operacionais



Resultados

A evolução dos resultados ao longo do período entre 2017 e 2018 apresenta-se do seguinte modo:

Reconciliação dos resultados (milhares de Euros)	2017	2018
Ganhos operacionais	216.591	211.102
Gastos operacionais	249.092	260.942
<i>dos quais rendas operacionais</i>	<i>13.099</i>	<i>23.813</i>
EBITDA*	(21.547)	(41.299)
EBITDAR	(8.448)	(17.486)
Amortizações e Depreciações de Activos	8.702	7.772
Resultado operacional	(32.501)	(49.839)
Resultados Financeiros	(8.209)	(7.284)
Resultado Antes de Impostos	(40.710)	(57.123)
Imposto sobre o rendimento	(511)	3.827
Resultado Líquido do Exercício	(41.221)	(53.297)

*EBITDA deduzido de perdas por imparidade e provisões

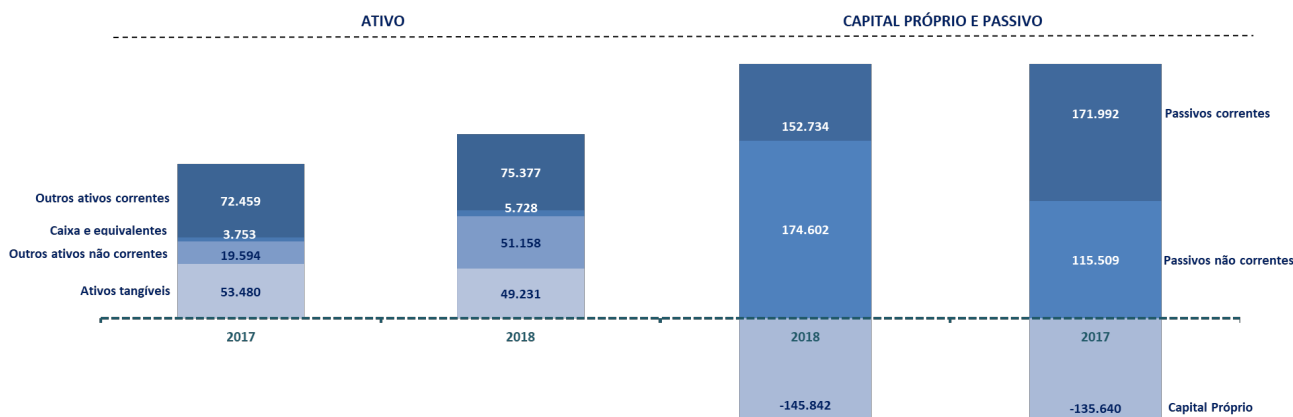
Como se demonstra na tabela acima, é notória a deterioração registada nos resultados operacionais apresentados pelo Grupo SATA, cujo valor recua cerca de 17 milhões de euros face ao apresentado no exercício anterior.

Esta deterioração de resultados assenta sobretudo no incremento no volume de gastos operacionais na ordem dos 12 milhões de euros, nomeadamente, na rubrica de rendas e alugueres, fretamentos e manutenção de aeronaves. A primeira diretamente relacionada com o processo de renovação de frota de longo curso, sendo o aumento da rubrica de fretamentos relacionado com a supressão de falhas operacionais relacionadas com atrasos na entrega da nova aeronave A321 Long Range e imobilizações de aeronave A320 para trabalhos de manutenção programada (inspeção C).

O impacto negativo dos resultados financeiros, apesar de inferior ao verificado em 2017 em aproximadamente 1 milhão de euros, é fortemente justificado pela grande sazonalidade da operação SATA, cujo impacto a nível de tesouraria obriga o Grupo SATA a socorrer-se de instrumentos financeiros, como são caso, os empréstimos bancários e contas correntes caucionadas com os respetivos impactos a nível de custos financeiros no resultado líquido do exercício.

Posição financeira e liquidez

A estrutura da posição financeira do Grupo SATA decompõe-se do seguinte modo:



Face ao exercício anterior, destacar a variação registada no valor total do Ativo, na ordem dos 30 milhões de euros pelo aumento registado na componente não corrente da rubrica de Outras Contas de Receber na ordem dos 32 milhões de euros pelo registo dos valores de entradas de capital ainda não realizadas (SATA SGPS-aumento de capital).

Na rubrica de Capital Próprio, a variação registada no Capital Social é resultado de uma injeção de 45 milhões de euros com a respetiva melhoria no total de capitais próprios da SATA Air Açores de 38 milhões de euros negativos para 2,2 milhões de euros positivos.

A este efeito, adiciona-se a incorporação em capitais próprios dos resultados negativos do exercício de 2018 (-53 MEUR) e anteriores (-163MEUR), cujo montante acumulado a 31 de Dezembro de 2018 ultrapassa os 216 milhões de euros negativos, relegando desta forma para 146 milhões de euros negativos o valor total da rubrica de Capitais Próprios do Grupo SATA.

Na estrutura de Financiamento, destacam-se nas rubricas de Passivo, o aumento do grau de Endividamento, via Empréstimos Obtidos na ordem dos 47 milhões de euros, cujo valor corresponde a perto de 65% do valor total de Passivo do Grupo SATA a 31 de Dezembro de 2018.

A estrutura total de financiamento bancário sofre alterações relevantes nomeadamente através da contração de um empréstimo obrigacionista de 65 milhões de euros e reestruturação de valores de curto prazo para componente de médio e longo prazo.

Do total de 214 milhões de euros referentes a financiamentos, destacamos o impacto neste valor das locações financeiras, cujo montante em ambas as componentes corrente e não corrente ascende a 50 milhões de euros.

A evolução da dívida líquida, bem como do rácio Dívida líquida/EBITDA, apresenta-se como se segue:

Dívida líquida (milhares de Euros)	2017	2018
Financiamentos obtidos	167.542	214.147
Não corrente	107.335	161.502
Corrente	60.207	52.645
Caixa e equivalentes de caixa	(3.753)	(5.728)
Dívida líquida	163.789	208.419
Dívida líquida/EBITDA	(7,6)	(5,0)

Segmentos de negócio

O Grupo SATA desenvolve a sua atividade em torno de quatro áreas de negócio.

Segmentos de negócio do Grupo SATA



O1 Transporte Aéreo

O negócio de transporte aéreo divide-se em três atividades principais, com exigências distintas entre si: operações de voo, operações terrestres/*handling* e manutenção e engenharia.

Na **SATA Air Açores**, a operação decorreu com alguns constrangimentos. Foram cancelados 658 voos, em que 396 foram devido às condições meteorológicas adversas. Face aos cancelamentos, foram criados cerca de 286 voos extras para reposição e proteção dos passageiros envolvidos. Este número de voos extras foi significativamente inferior aos dos cancelados, por ter sido possível o aproveitamento de outros voos/rotas existentes no plano de exploração com disponibilidade.

Durante o ano existiu uma greve dos TMA's (Técnicos de Manutenção de Aeronaves) da SATA Air Açores, tendo sido o evento que mais afetou a operação da Companhia em 2018. Esta greve provocou atrasos significativos no início da operação, tendo obrigado por vezes a cancelamentos dos voos do final do dia.

O *Electronic Flight Bag* (EFB) consiste num sistema de informação a bordo que permite o acesso a informação operacional, de uma forma mais rápida e eficiente, com uma economia de papel, *tonners*, atividades de *back-office* e combustível, e consequente redução dos custos e da pegada ambiental, contribuindo para a manutenção dos padrões de segurança.

Em 2018, foi consolidada a Certificação da *Class B* do EFB e foi renegociado o contrato com a Geppesen Flight Deck Pro que permitiu a redução de custos na ordem dos 38%, prevendo-se a renegociação de diversos contratos afetos à Direção de Operações de Voo em 2019.

Considerando a tecnologia EFB um processo dinâmico, prevê dar-se início à implementação do módulo de performance para a frota da SATA Air Açores, que permite a obtenção de ganhos de eficiência operacional.

Foram também implementadas novas medidas de eficiência operacional e, no âmbito da alteração da regulamentação europeia, deu-se início ao processo de aquisição dos equipamentos de *Flight Management System* (FMS) para a sua frota.

Foram realizados seis eventos de paragens planeadas, sendo dois com as aeronaves da frota Q200 e quatro com aeronaves da frota Q400, para o cumprimento de inspeções no âmbito do plano de manutenção aprovado. De registar também, a substituição de 3 motores da frota Q400 para uma intervenção à zona da turbina. Estas intervenções ascenderam a um valor total de cerca de 5 milhões de dólares.

Em termos de prestação de serviços a terceiros de *handling*, verificou-se um aumento da operação da TAP em Ponta Delgada e Lajes, o que originou uma maior envolvimento nos serviços de manutenção de linha.

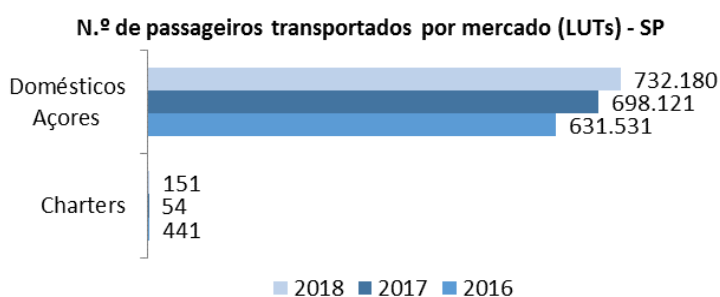
Ao nível das **operações terrestres**, no seguimento da entrada em vigor do Código Aduaneiro da União (CAU), a SATA Air Açores passou a disponibilizar a venda de serviços SDS (Sistema de Declaração de Sumárias) a terceiros.

Na **SATA Internacional – Azores Airlines**, em 2018, verificou-se uma redução no número de voos cancelados comparativamente ao ano anterior. Em 2018 foram 212 voos cancelados, de um total de 6.943 voos, devido à falta de tripulações técnicas. A operação decorreu com alguns constrangimentos relacionados com a gestão de tripulações e decorrentes da substituição da frota. Tal como no ano anterior, as irregularidades operacionais resultantes levaram a Companhia a recorrer a contratos com empresas prestadoras de serviço para a realização de voos em regime ACMI, embora em número inferior ao de 2017.

Os trabalhos de manutenção decorreram na normalidade, tendo o ano sido marcado pelo *“phase in”* dos dois A321neo e pelo *“phase out”* dos Airbus A310. Foram realizados 4 eventos de paragens planeadas, para o cumprimento de inspeções no âmbito do plano de manutenção aprovado. De registar também, a substituição de 1 motor da frota A320 e a emissão de certificados de avaliação de aeronavegabilidade de 3 aeronaves.

Durante o ano, ao nível das **operações terrestres**, o Gabinete de Despacho Aduaneiro, criado em 2017, entrou em produção após a obtenção da certificação da despachante oficial da empresa. Com a criação deste Gabinete foi possível obter maior eficiência e rapidez nos processos aduaneiros e ao mesmo reduzir custos com despachantes oficiais externos.

Principais Indicadores 2018

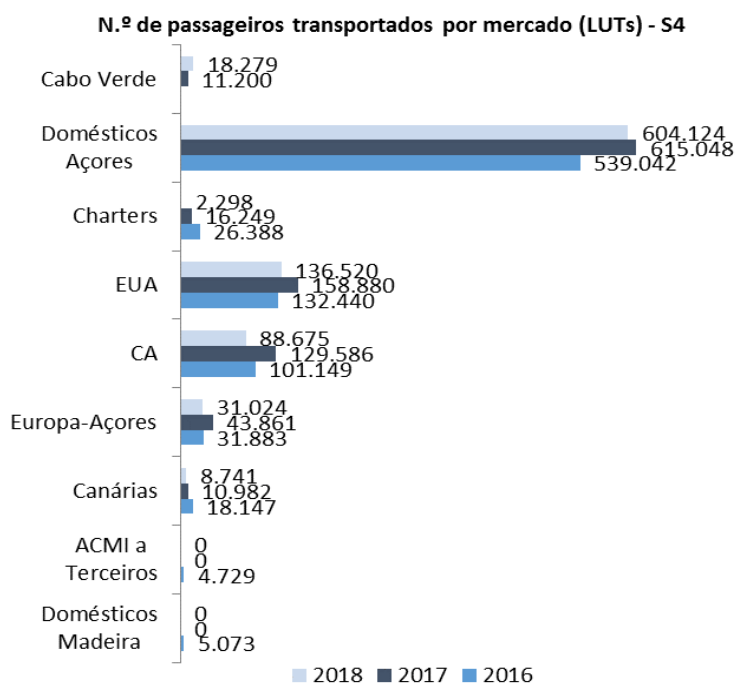


Em 2018, na SATA Air Açores registou-se um aumento de passageiros na ordem dos 5%.

O mercado doméstico dos Açores registou um incremento na ordem dos 5% em termos de passageiros transportados.

Registou-se um crescimento acentuado no número de passageiros transportados nos voos Charter (+180%).

*Inclui passageiros em trânsito



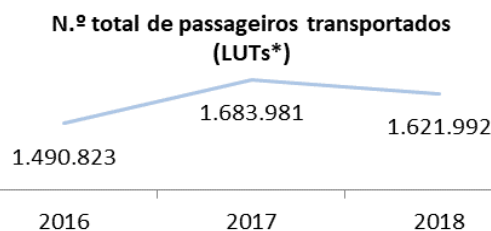
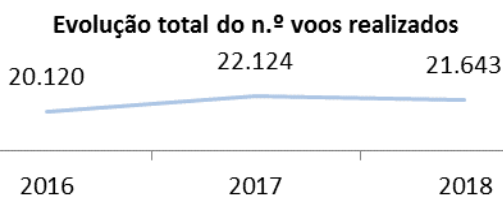
Em 2018, na SATA Internacional – Azores Airlines registou-se um decréscimo do número de passageiros transportados na ordem dos 10%.

O mercado doméstico dos Açores continuou a marcar a maior parte da operação da SATA Internacional - Azores Airlines, com um decréscimo de 2% de passageiros transportados face ao anterior.

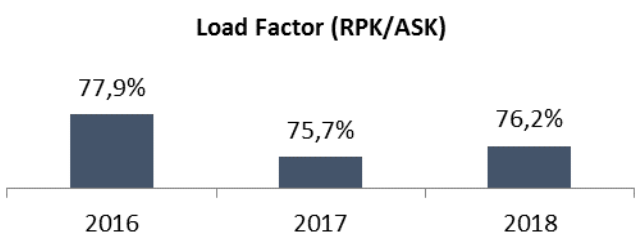
O mercado Cabo Verde registou o incremento mais significativo na ordem dos 63%.

Registou-se também uma redução acentuada no número de passageiros transportados nos voos Charter (-86%), Canadá (-32%) e nos voos Europa-Açores (-29%).

*Inclui passageiros em trânsito



* Inclui passageiros em trânsito



Em 2018, apesar de registar-se uma redução no número de voos e de passageiros transportados (-2% e -3%, respetivamente), a taxa de ocupação (*Load Factor*) registou um acréscimo de aproximadamente 0,5 p.p..

02 Assistência a aeronaves

A assistência das aeronaves da SATA é prestada pela SATA Air Açores e contempla a autoassistência (prestada a voos da própria SATA Air Açores), a assistência prestada a outras Companhias Aéreas (incluindo a SATA Internacional - Azores Airlines) e a assistência em escalas técnicas para reabastecimento (maioritariamente em Santa Maria, Terceira e Ponta Delgada).

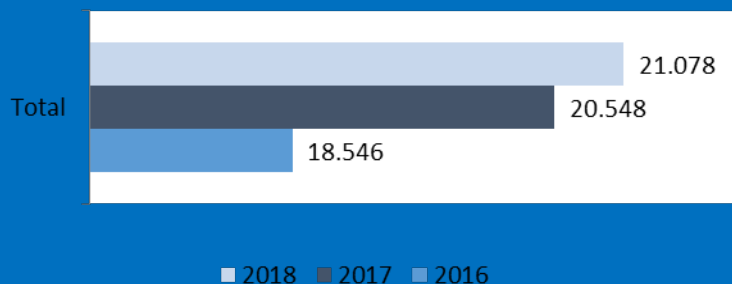
A atividade de assistência decorreu na normalidade, tendo sido marcado sobretudo pela realização de 3 novos contratos de handling, mantendo-se os já existentes anteriormente. Em 2018, a SATA Air açores é o único prestador de serviços de handling em todos os aeroportos dos Açores. Foi renovada a certificação da qualidade ISO 9001 de handling com a transição para a nova norma.

Face ao crescimento do número de voos e passageiros assistidos, teve de ser feito um investimento em equipamento de assistência GSE (*Ground Support Equipment*).

Com o "phase in" dos dois A321neo, aviões *bulk* – não contentorizada – teve de ser feita uma adaptação a estes equipamentos para poder realizar-se uma assistência a estas aeronaves, o que também impactou na redução de lesões por parte dos operacionais (operadores de rampa).

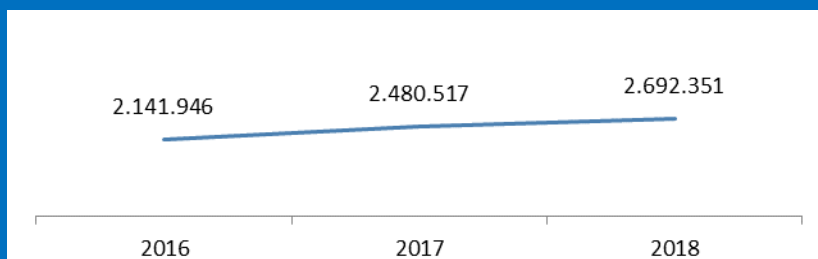
Principais Indicadores 2018

N.º de voos assistidos por tipologia



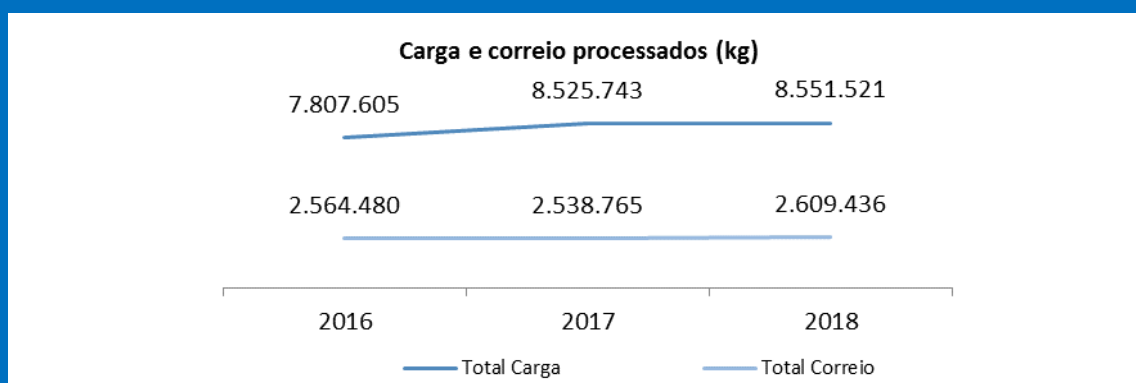
Verifica-se um aumento de 14% no número total de voos assistidos, mantendo-se assim o crescimento comparativamente ao período homólogo.

N.º passageiros assistidos



O aumento do número de voos assistidos refletiu-se num aumento de cerca de 9% do número de passageiros assistidos.

Carga e correio processados (kg)



Os valores referentes à importação/exportação de Carga e Correio sofreram ligeiras alterações, tendo o correio registado um aumento de cerca de 3% e a carga um aumento de 0,3% face a 2017.

03 Gestão de Aeródromos

Na SATA Gestão de Aeródromos encontra-se em vigor a Resolução do Conselho do Governo Nº 103/2016, de 25 de maio, que aprovou o plano de exploração dos Aeródromos Regionais de 2016, com um valor de investimento estimado em 7.585.406,56 €, bem como o Despacho de S. Exa. o Secretário Regional dos Transportes e Obras Públicas, de 3 de julho de 2017, onde foi aprovado o Plano de Exploração dos Aeródromos Regionais para o ano de 2017, com um valor de investimento estimado em 3.948.500,00 €, e ainda o Despacho de S. Exa. a Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas, de 10 de janeiro de 2018, onde foi aprovado o Plano de Exploração dos Aeródromos Regionais para o ano de 2018, com um valor de investimento estimado em 3.973.266,00 € e respetivas alterações aos mesmos.

Planeamento e Gestão de Investimentos

Durante o ano de 2018, a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. concluiu os investimentos aprovados na Resolução de Conselho de Governo nº 103/2016, de 25 de maio, à exceção da “Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica para o Aeródromo da Ilha Graciosa”, por se estar a aguardar pelo parecer da ANAC quanto à altura da rede a instalar, bem como também executou alguns dos investimentos aprovados tanto no Plano de Exploração dos Aeródromos Regionais para o ano de 2017, como para o ano de 2018.

Assim, no ano de 2018 destaca-se a conclusão/execução dos seguintes investimentos:

Aeródromo da Ilha do Pico	<ul style="list-style-type: none">• Conclusão da empreitada de realização de correção da sinalização horizontal e repintura da totalidade das marcações existentes no aeródromo.• Conclusão da empreitada de execução do <i>grooving</i> da pista do aeródromo.
Aeródromo da Ilha de São Jorge	<ul style="list-style-type: none">• Conclusão da aquisição de serviços de fornecimento e montagem de mobiliário para a torre de controlo.• Em curso a empreitada de realização de correção da sinalização horizontal na placa de estacionamento de aeronaves do aeródromo.• Início do procedimento de contratação da empreitada de construção do reservatório de água para reforço do abastecimento ao aeródromo.• Início do procedimento de contratação da aquisição de serviços de fornecimento e instalação de equipamento de meteorologia para o aeródromo.
Aeródromo da Ilha Graciosa	<ul style="list-style-type: none">• Conclusão do projeto de requalificação e ampliação da aerogare.• Conclusão do projeto de instalação de sistemas PAPI e RTIL na Pista 09-27 do aeródromo.• Em curso a empreitada de construção do reservatório de água para reforço do abastecimento ao aeródromo.• Em curso a empreitada de construção da torre de controlo.• Início do procedimento de contratação da empreitada de instalação dos sistemas PAPI e RTIL nas pistas 09-27 do aeródromo.• Início do procedimento de contratação da aquisição de serviços de fornecimento e montagem de fornecimento de 2 Mangas de vento frangíveis.
Aeródromo da Ilha do Corvo	<ul style="list-style-type: none">• Conclusão da empreitada de pavimentação da posição de espera da viatura de salvamento e combate a incêndios do aeródromo.• Conclusão da empreitada de repavimentação da pista e da placa de estacionamento de aeronaves.• Conclusão do projeto de instalação de sistemas APAPI na pista 11-29 do aeródromo.• Em curso a empreitada de realização de infraestruturas de alimentação elétrica para fornecimento e instalação de um sistema APAPI nas pistas 11-29 do aeródromo.• Em curso o fornecimento de 2 viaturas de combate a incêndios.• Início do procedimento de contratação da aquisição de serviços para elaboração do projeto de ampliação e remodelação da aerogare e do edifício SSLCI do aeródromo.

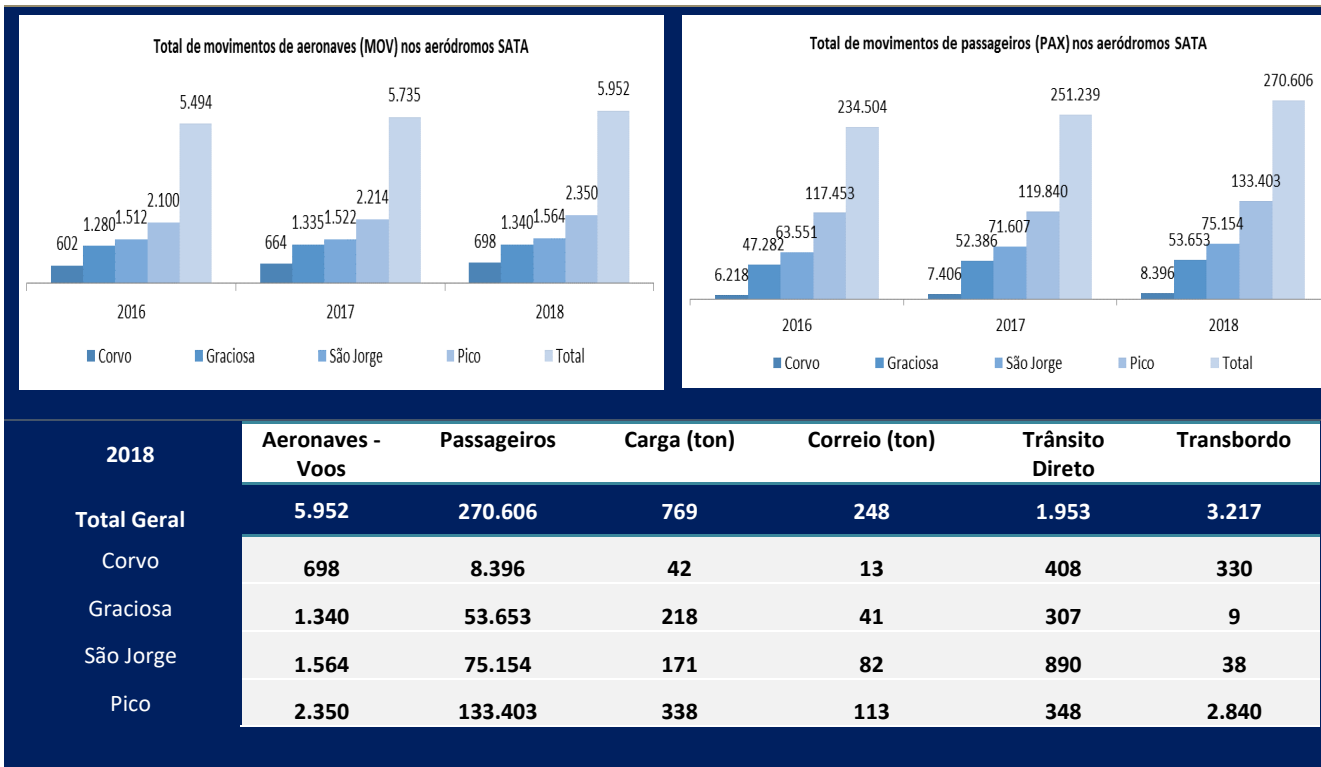
Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo

- Conclusão do fornecimento de 4 Desfibrilhadores Automáticos Externos (DAE'S) para os aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo.
- Conclusão do fornecimento e instalação de 2 gravadores de comunicações para os aeródromos das Ilhas do Pico e São Jorge.
- Conclusão do fornecimento e instalação de 2 detetores de vestígios de explosivos (DVE's) para os aeródromos das Ilhas do Pico e São Jorge (Canal Staff).
- Em curso a aquisição de serviços de realização de campanhas de determinação do coeficiente de atrito no pavimento das pistas dos aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo.
- Em curso a aquisição de serviços de fornecimento e instalação de equipamento complementar para os SSLCI's dos aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo.
- Em curso a aquisição de serviços para a realização de levantamento topográfico de acordo com os requisitos de qualidade dos dados aeronáuticos nos aeródromos das Ilhas de São Jorge, Graciosa e Corvo.

Os investimentos realizados refletiram-se numa faturação durante o ano de 2018 que totalizou o montante de **3.507.200 € + IVA**, distribuída pelas seguintes Infraestruturas Aeroportuárias:

- Aeródromo da Ilha do Pico: 536.177€;
- Aeródromo da Ilha de São Jorge: 92.534 €;
- Aeródromo da Ilha do Corvo: 2.249.763 €;
- Aeródromo da Ilha Graciosa: 628.726 €.

Principais Indicadores 2018



Durante 2018, registou-se um aumento na maioria dos tipos de movimentos nos aeródromos regionais face ao ano anterior, com maior incidência na Ilha do Pico (+6% de movimentos de aeronaves) e na ilha do Corvo (+ 13% de movimentos de passageiros). O aeródromo do Pico manteve uma vez mais a liderança dos quatro aeródromos.

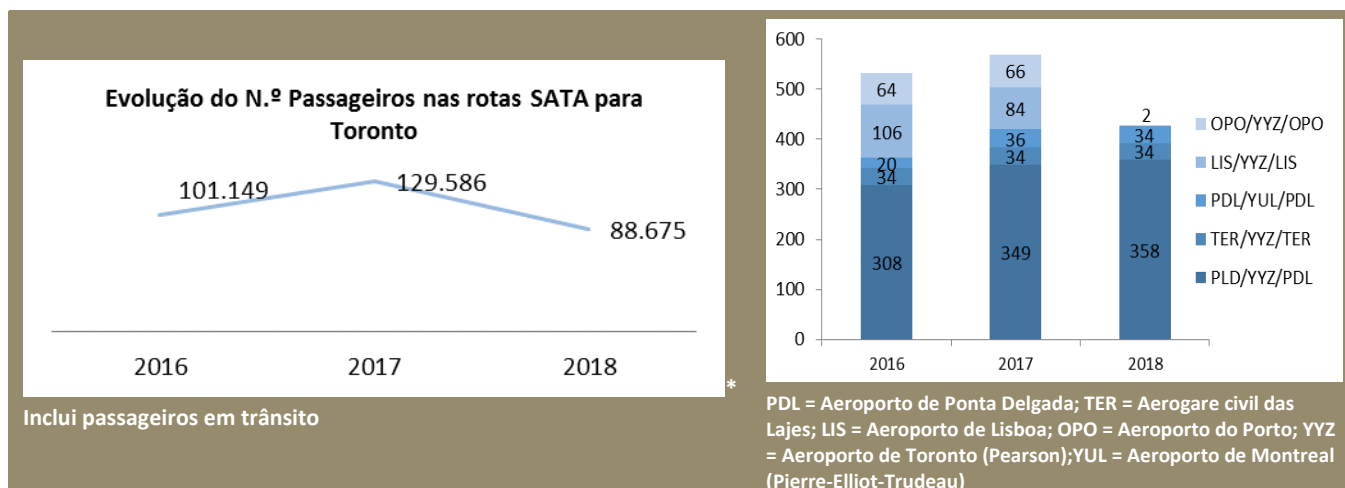
04 Operadores Turísticos

Os operadores turísticos do Grupo SATA - Azores Airlines Vacations Canadá e Azores Airlines Vacations America – têm como missão promover estrategicamente o destino turístico Açores nos mercados Canadá e EUA, respetivamente.

Canadá

A Airlines Vacations Canadá continuou a ter um impacto positivo no mercado. Em 2018, a atividade da Azores Airlines Vacations Canadá continuou centrada na promoção da SATA direcionada ao mercado canadiano, através da presença nas diferentes feiras de turismo no Canadá; da presença em eventos de turismo em Ontário e Quebec e no evento multicultural de rua Dundas Fest; da publicação nos vários órgãos de comunicação dentro e fora do mercado VFR (viagens de amigos e familiares) e da presença em festas de angariação de fundos não lucrativos.

Principais Indicadores 2018



Em 2018, a atividade operacional da Azores Airlines Vacations Canadá registou um decréscimo no número de voos na ordem dos 25%, totalizando 428 voos e uma consequente redução de cerca de 32% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

EUA

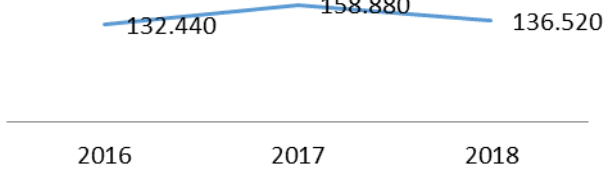
O ano de 2018 foi caracterizado por uma maior estabilidade na operação comparativamente ao ano anterior, motivada pelo aparecimento nos novos aviões A321 neo. Foram mantidas as tradicionais rotas para Ponta Delgada, Terceira e Lisboa à saída de Boston, Providence e Oakland e suspensa a rota para Barcelona. Devido a esta redução na disponibilidade de lugares à saída de Boston o volume de negócios teve um ligeiro decréscimo comparativamente ao ano anterior. A operação para Cabo Verde foi consolidada e mostrou nítidas tendências de crescimento.

Para além dos excelentes serviços prestados aos passageiros nos escritórios de Fall River e New Bedford é de destacar o escritório em San José, Califórnia que desempenha uma ação permanente de marketing e relações públicas durante todo o ano, embora de maneira mais intensa durante o verão, aquando da operação sazonal da SATA para aquele estado da costa Oeste dos Estados Unidos. Foi dada continuidade ao reforço da visibilidade da SATA no mercado americano através de uma presença importante em feiras de turismo, nomeadamente nas cidades de Chicago, San Diego, Boston, Los Angeles, Denver, Philadelphia, Washington, San Francisco e Dallas. Este esforço tem resultado no aumento do fluxo turístico americano.

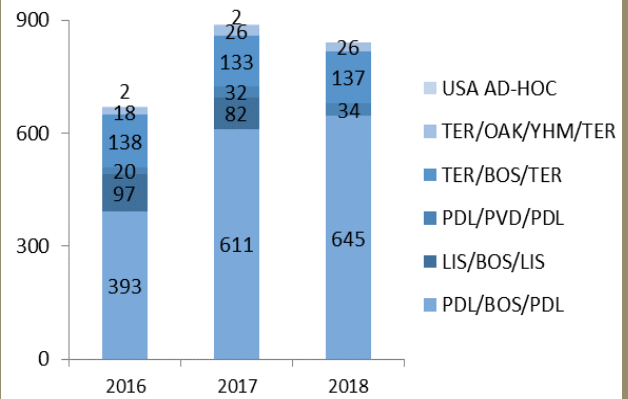
A comunicação nos media, para além de promover os pacotes turísticos para os Açores/Madeira e Portugal Continental, teve também uma grande orientação para a imagem positiva da SATA Internacional - Azores Airlines.

Principais Indicadores 2018

Evolução do N.º Passageiros nas rotas SATA para EUA



* Inclui passageiros em trânsito



PDL = Aeroporto de Ponta Delgada; TER = Aerogare civil das Lajes; LIS = Aeroporto de Lisboa; BOS = Aeroporto de Boston (Logan); OAK = Aeroporto de Oakland (USA); YHM = Aeroporto de John C. Munro Hamilton (Canada); PVD = Providence TF Green International Airport

Em 2018, a atividade operacional da Azores Airlines Vacations America registou um decréscimo do número de voos na ordem dos 5%, totalizando 842 voos, e um decréscimo de cerca de 14% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

Safety & Security

A SATA encontra-se absolutamente comprometida com a Segurança a todos os níveis da organização, a partir da Gestão de Topo, considerando como prioridade operacional, assegurar o estabelecimento de uma cultura de segurança, em conformidade com os regulamentos aplicáveis em vigor. De forma a garantir a fiabilidade e qualidade do serviço prestado, a SATA tem percorrido um caminho de melhoria contínua em matéria de segurança, alicerçado num modelo de gestão de segurança, quer nas vertentes de *safety* (segurança operacional) e *security* (segurança contra atos ilícitos): desde o *Accountable Manager* em cada estrutura operacional até cada um dos colaboradores, nas suas atividades do dia-a-dia, contribuindo para a segurança da operação.

Para cada uma das empresas do Grupo, encontram-se disponíveis, no *website*, as políticas corporativas de segurança.

Safety

A SATA tem como política corporativa desenvolver e melhorar estratégias e processos que garantam que a sua atividade se guie pelos mais altos níveis de segurança e pelo cumprimento dos regulamentos da aviação civil.

Safety Management System (SMS)

Em 2018, a **SATA Air Açores** prosseguiu com a consolidação do *Safety Management System (SMS)*, transversal a toda a estrutura organizacional do Grupo, requisito necessário (Regulamento EC 965/2012) para a renovação do Certificado de Operador Aéreo (COA). Durante o ano deu início a um novo desafio, nomeadamente a transição para o *Integrated Management System (IMS)*. Neste contexto do processo de transição para o IMS, foi efetuada em Ponta Delgada pela JAA (ICAO Regional Training Center), uma formação de *Safety* nível 4 para as linhas de chefia intermédia e de topo.

No contexto do IMS, foi iniciada a elaboração de um novo Manual no âmbito do *Safety Management*, o *Management System Manual (MSM)*. Outro acontecimento marcante de 2018, no âmbito da *Safety*, foi a implementação do seu próprio Plano de Segurança, (plano de Segurança Interno SATA (pSIS) 2018-2019) no seguimento da implementação por parte da ANAC do SSP Nacional (*State Safety Plan*) em 2018.

Relativamente à formação de *Safety* em 2018, o GSO participou no processo de formação com a disponibilização de dois formadores em *Safety (SMS)* para o Pessoal Navegante (PNT e PNC) e DOT/Handling. Neste contexto, durante o ano foram realizadas 12 ações de formação de *Safety* transversal a toda a empresa, abrangendo no total 135 formandos e 506 horas de formação.

Sendo a melhoria contínua um dos elementos chave do SMS (*Safety Management System*), tem sido com essa perspetiva que a **SATA Internacional - Azores Airlines** tem vindo, ano após ano, a consolidar a implementação dos processos e procedimentos que suportam o SMS.

A SATA Internacional-Azores Airlines tem como política corporativa desenvolver e melhorar estratégias e processos que garantam que a sua atividade se guie pelos mais altos níveis de segurança e pelo cumprimento dos regulamentos da aviação civil, tendo vindo a consolidar o seu *Safety Management System (SMS)*, através dos quatro pilares que o sustentam:

- Política e objetivos de segurança;
- Gestão do risco;
- Garantia da segurança;
- Promoção da segurança.

A definição dos indicadores de segurança, objetivos e níveis de alerta são trabalhados por cada área operacional, com o suporte dos especialistas do Gabinete de *Safety*, sendo efectuada a monitorização e medição do desempenho. A necessidade da avaliação dos riscos e da sua mitigação vai sendo melhor compreendida pela organização operacional, levando a uma cada vez maior solicitação de apoio ao Gabinete de *Safety*.

A promoção da cultura de segurança em geral e de uma cultura de reporte em particular continua a ser uma aposta da empresa. Neste sentido, em 2018, foram ministradas 35 ações de formação sobre o *Safety Management System (SMS)* a um total de 364 colaboradores das áreas operacionais, que geraram um volume de 728 horas de formação.

Security

A área de *Security* tem por objetivo salvaguardar e proteger pessoas e bens, de forma permanente, atuando tanto ao nível da prevenção de atos ilícitos, como da gestão de eventuais situações de risco ou ameaça à segurança. A SATA Air Açores expressa um compromisso claro no estabelecimento de uma política de segurança e orientada para a adoção de uma conduta participativa e preventiva, entre todos os seus colaboradores, pela relevância que este processo tem para a organização.

Durante 2018, a **SATA Air Açores** deu continuidade ao programa de formação de segurança, em alinhamento com o Plano Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (PNFSAC), assegurados por 3 formadores internos.

SATA Air Açores:

75 ações de formação com 509 formandos – 2.421 horas de formação.

No decurso do ano foram realizadas várias reuniões sobre *Security* com as autoridades aeronáuticas e outras organizações onde a SATA Air Açores se faz representar. Foram também conduzidas 16 auditorias de controlo de qualidade de *Security* na SATA Air Açores.

Em 2018, a **SATA Internacional – Azores Airlines** deu continuidade ao cumprimento do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentos da União Europeia, mantendo-se a Política de *Security* e do Manual de Segurança, dando-se seguimento à atualização da formação de *security* conforme o Manual de Formação de Segurança aprovado pela ANAC.

Dado que a *security* tem por objetivo salvaguardar e proteger pessoas e bens, de forma permanente, atuando tanto ao nível da prevenção de atos ilícitos, como da gestão de eventuais situações de risco ou ameaça à segurança, a SATA Internacional - Azores Airlines continua a garantir que todos os colaboradores que exercem funções com envolvimento nesta área têm formação adequada e atualizada. Dispõe de 1 formador *security* devidamente certificado.

Durante o ano de 2018 foram ministradas 64 ações formativas a Pessoal de Terra (PT) e Pessoal Navegante (PN), dando cumprimento aos requisitos da UE, Nacionais, da EASA e da IOSA, incluídos no Programa de Segurança da SATA Internacional-Azores Airlines.

SATA Internacional – Azores Airlines:

64 ações de formação *Security*

No seguimento do previsto no Plano Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC) e, conforme habitual, em 2018 a SATA Internacional – Azores Airlines procedeu a 5 Auditorias de Segurança sendo distribuídas por destinos da Europa, África e América do Norte. A Companhia foi alvo da inspeção da ECAC na escala de Ponta Delgada e dos TSA nas escalas de Ponta Delgada e Terceira.

Qualidade do serviço

Na SATA, todos os colaboradores contribuem, de forma decisiva, qualquer que seja a sua função ou área de trabalho, para garantir as melhores condições e a melhor experiência ao cliente.

A SATA avalia e monitoriza a qualidade de serviço prestado aos clientes, através da realização de inquéritos de satisfação aos passageiros, *focus groups*, observações diretas, auditorias internas, bem como através da análise de reclamações. Esta análise de reclamações permite identificar oportunidades de intervenção que visam a contínua melhoria da qualidade do serviço, como forma de promover a satisfação dos clientes e a sua fidelização.

Em 2018, assistiu-se a área Comercial da SATA foi reestruturada, agrupando-se numa só área os departamentos envolvidos no tratamento de passageiros e sua bagagem, designando-se de Serviço a Passageiros, permitindo uma melhoria na partilha, distribuição, tratamento de informação e construção de objetivos, visando um serviço ao passageiro mais centralizado, harmonioso e eficaz.

O que foi feito em 2018

Inquéritos de satisfação aos passageiros



- A SATA tem a prática de aplicar inquéritos de satisfação aos passageiros que viajaram na SATA Air Açores e em todas as rotas da SATA Internacional. No entanto, em 2018, iniciou-se um processo de reestruturação do conteúdo destes inquéritos, o qual se prevê concluir em 2019.

Observações diretas



- Projeto “Pontualidade” – realização de várias observações de voos efetuadas nas Escalas de Ponta Delgada, Terceira, Santa Maria, Lisboa, Pico e Horta das quais resultaram os respetivos relatórios, recomendações e identificação de oportunidades de melhoria nos procedimentos instituídos e/ou reforço da aplicação e consolidação dos mesmos. Foi dada continuidade também a ações de sensibilização interna e alerta relativamente aos custos de assistência e pagamento de indemnizações a passageiros afetados por irregularidades de voos.
- Alguns exemplos concretos de melhorias trabalhadas em 2018: solicitação de contato disponível durante toda a viagem e/ou no local de destino permitindo notificar os passageiros de alterações e informações várias; acesso ao Lounge (PDL e TER) para os passageiros em voos SATA Air Açores (que não tem classe executiva) com ligação a voos SATA Internacional – Azores Airlines em classe executiva, permitindo assim mais conforto.

Reclamações (Customer Care)



- Registo de 7.742 reclamações, tendo sido fornecidas um total de 24.068 respostas pelo Customer Care, em que o tempo médio de resposta foi de 95 dias. Os principais motivos das reclamações apresentadas prenderam-se sobretudo com atrasos e cancelamentos, seguindo-se as reclamações de bagagem.

O *Customer Care* (área de gestão de reclamações da SATA) tem como missão a análise e tratamento de reclamações, sugestões e elogios dos clientes da SATA, respondendo-lhes de forma justa e adequada. Esta resposta visa reverter a sua insatisfação, restabelecer a sua confiança e contribuir para a sua fidelização, respeito pela sustentabilidade da Empresa e das suas regras de funcionamento.

Modelo de Qualidade do Serviço

Para ir ao encontro, e até mesmo superar as expectativas dos clientes, a SATA tem definido um conjunto de princípios orientadores que, em conjugação com os fatores críticos de sucesso identificados para cada um dos pontos de contacto, marcam a diferença na qualidade do serviço prestado.

Os 8 princípios orientadores da SATA	O que o cliente pode esperar em cada ponto de contacto
 DISPONIBILIDADE Ser proactivo e antecipar as necessidades dos clientes. Tomar decisões rápidas e úteis. Ser recetivo à mudança e encará-la como uma oportunidade de melhorar.	 AQUISIÇÃO DO SERVIÇO
 PONTUALIDADE Estabelecer planos de ação para concretizar os objetivos estabelecidos, dentro do prazo definido. Executar de forma atempada e com prontidão as tarefas que são assignadas.	 CHECK-IN
 FIABILIDADE Cumprir com os níveis de serviços definidos de forma consistente.	 BAGAGEM E CARGA
 FLEXIBILIDADE Saber adaptar o comportamento a diversas situações, pessoas e exigências, não comprometendo a satisfação do cliente. Procurar alternativas e apresentar soluções para a sua maximização.	 EMBARQUE
 RIGOR Conhecer e cumprir as regras, normas e procedimentos que regulam a atividade da SATA. Ser profissional e exigente.	 CONDIÇÕES FÍSICAS DENTRO DO AVIÃO
 COMUNICAÇÃO Assegurar que a mensagem é transmitida de forma clara, objetiva e atempadamente. Ser assertivo, honesto e confiante.	 SERVIÇO A BORDO
 SIMPATIA Controlar as emoções e comunicar com todas as pessoas de forma amável, próxima, calorosa e simpática.	 DESEMBARQUE
 CONHECIMENTO Querer saber mais, ter vontade de aprender e procurar ativamente informações, atualizações, ideias e inovações geradoras de valor para a SATA e, principalmente, para o cliente.	 IRREGULARIDADES E RECLAMAÇÕES

SATA IMAGINE

O SATA IMAGINE é o Programa de Passageiros Frequentes da SATA. Em 2018, as adesões ao SATA IMAGINE continuaram a registar a tendência de crescimento na ordem dos 10%, alcançando 203.536 membros e somando 102 parcerias.

Registaram-se 18.951 novas adesões e 9 novas parcerias. Foram realizadas 10 campanhas durante o ano das quais resultaram a emissão de 310 bilhetes.



B - Desempenho Social

Na área social, a SATA aposta na valorização dos seus recursos humanos e no investimento contínuo na comunidade local, através da implementação de boas práticas e respeitando os princípios fundamentais dos direitos humanos em cumprimento com a legislação aplicável em vigor.

Com efeito, a gestão eficaz do capital humano é um dos pilares estratégicos da SATA, dotando-se de profissionais competentes que permitem assegurar a notoriedade da marca e reputação do Grupo, enquanto referência regional, assegurando um serviço fiável e de qualidade, que satisfaça as expetativas dos seus clientes. Ao mesmo tempo, a SATA apoia e investe na comunidade envolvente em torno de cinco eixos, de acordo com a sua Política de Responsabilidade Social: Promoção Turística da Região Autónoma dos Açores, Desporto, Cultura, Solidariedade Social e Combate à fobia de voar.

O capítulo “Gestão do Capital Humano” é uma síntese de como é que a SATA apoia e desenvolve os seus Colaboradores, bem como, como assegura a saúde e segurança dos mesmos, respeitando sempre a diversidade.



Gestão do Capital Humano

1. A Equipa SATA

No final de 2018, o Grupo SATA contava com:



*Não estão incluídos os colaboradores da Sata Vacations Canadá e Sata Vacations America

Colaboradores por categoria profissional, faixa etária e género

	Dirigentes		Quadros superiores		Quadros médios e intermédios		Profissionais altamente qualificados e qualificados		Profissionais semiquualificados		Profissionais não qualificados		Praticantes/Aprendizes	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
< 30 anos	0	0%	0	0%	10	5%	90	11%	21	10%	0	0%	0	0%
30 a 50 anos	0	0%	61	58%	120	65%	699	82%	156	78%	5	42%	0	0%
> 50 anos	3	100%	45	42%	56	30%	60	7%	24	12%	7	58%	0	0%
Masculino	2	67%	88	83%	136	73%	346	41%	200	100%	3	25%	0	0%
Feminino	1	33%	18	17%	50	27%	503	59%	1	0%	9	75%	0	0%
Total	3		106		186		849		201		12		0	

Colaboradores navegantes, por género



Masculino

107 Pessoal Navegante Comercial
123 Pessoal Navegante Técnico



Feminino

145 Pessoal Navegante Comercial
6 Pessoal Navegante Técnico

2. Admissão de colaboradores

Recrutamento e Seleção

Em 2018, a SATA organizou 27 processos de recrutamento e seleção.

Acolhimento e Integração

A SATA considera que a entrada de um novo colaborador é uma das fases mais críticas da vida organizacional. Em 2018, no âmbito do processo de Acolhimento e Integração (A&I) SATA, foram enviadas 170 comunicações “Seja bem-vindo à SATA!”, direcionadas a todos os novos colaboradores. Trata-se de um e-mail inicial, enviado para o novo colaborador, no primeiro dia em que inicia funções. No final do ano, sendo o processo de A&I de responsabilidade partilhada, foi partilhado com os responsáveis máximos de cada área, um dashboard informativo relativo à avaliação do processo de A&I, realizada pelos colaboradores que entraram no ano anterior. De forma a fortalecer o compromisso com o processo de A&I, foi enviado às chefias, por e-mail, um *quick-guide* sobre as respetivas responsabilidades no âmbito deste processo.

Relação com sindicatos

A estratégia de recursos humanos da SATA assegura a liberdade de associação a todos os colaboradores, por forma a assegurar um clima interno positivo. Desta forma, em 2018, 78% dos colaboradores estavam abrangidos por acordos de negociação coletiva.

3. Desenvolvimento e Formação

Proximidade com as universidades e as escolas profissionais

A SATA procura manter uma relação de proximidade com as universidades e as escolas profissionais da Região Autónoma dos Açores. Em 2018, a SATA Internacional – Azores Airlines acolheu 2 processos de estágio.

Progressão na Carreira e Avaliação de desempenho

A progressão na carreira na SATA é baseada em regras acordadas com os vários parceiros sociais e o Grupo tem vindo a desenvolver esforços para alocar as pessoas de acordo com o seu talento, apostando na mobilidade de colaboradores em função das suas competências.

A SATA implementou uma ferramenta de avaliação de desempenho, a APD – Análise para o Desenvolvimento, que visa fomentar o desenvolvimento do potencial dos colaboradores da SATA, reconhecer o seu mérito, baseado numa cultura de gestão orientada para resultados. Em 2018 foram realizadas 1.103 avaliações aos colaboradores contratados, dos quais 57% são colaboradores do género masculino e 43% do género feminino. Para a realidade de terra, foram realizadas 276 avaliações aos colaboradores contratados (60% dos colaboradores do género masculino e 40% dos colaboradores do género feminino). A avaliação para os efetivos (pessoal de terra) foi descongelada, sendo geradas 827 avaliações, e cerca de 69,2% das avaliações foram fechadas. Para a avaliação do PNC da SATA Internacional – Azores Airlines, todos os tripulantes foram avaliados, conforme previsto no sistema.

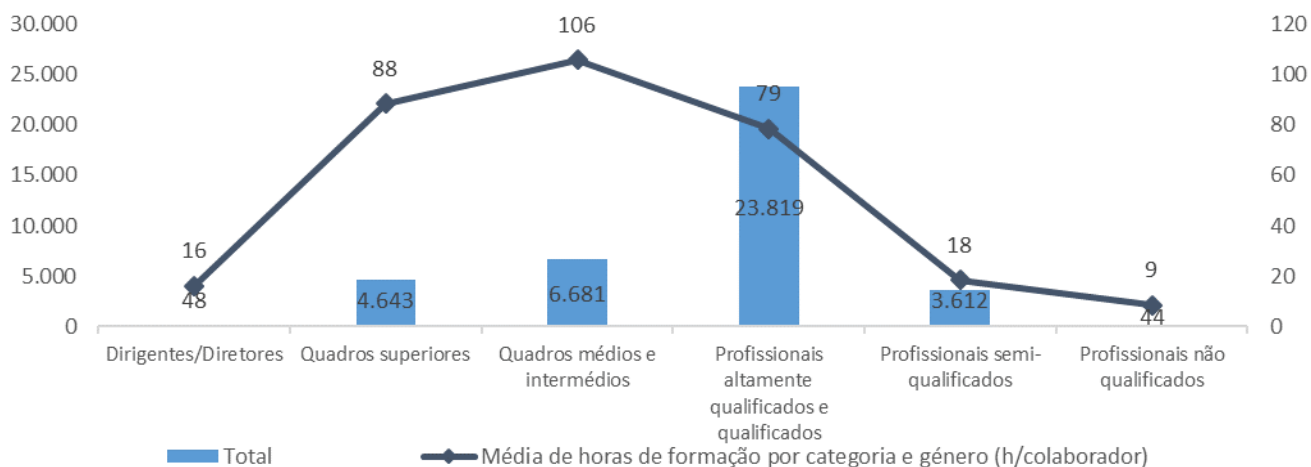
Formação

Anualmente, a SATA define e implementa um plano de formação, em conformidade com a formação obrigatória do setor e com as necessidades identificadas.

A maior parte da formação é assegurada por uma bolsa de formadores e instrutores internos que asseguram a transferência do conhecimento em determinadas áreas: operações de voo, terrestres e handling; comercial; manutenção; engenharia; continuidade de aeronavegabilidade e segurança, saúde e ambiente.

Em 2018, foram realizadas na SATA 38.847 horas de formação (excluindo horas de formação de praticantes/aprendizes).

Total de horas e média de horas de formação anual por colaborador e categoria profissional



Benefícios

A SATA tem como uma das principais preocupações manter os seus colaboradores motivados e satisfeitos com as condições de trabalho oferecidas. Neste sentido, a SATA oferece aos seus colaboradores vários benefícios, que contribuem para uma melhor conciliação da vida pessoal e profissional, valorizando a família.

- Seguro de Saúde
- Facilidades de transporte em conformidade com as regras vigentes no setor
- Subsídio de creche
- Flexibilidade de horário
- Aos colaboradores pertencentes ao mesmo agregado familiar, é facilitado o gozo simultâneo de férias
- No grupo profissional de Pessoal Navegante de Voo, e numa situação de estadia, a empresa facilita a possibilidade dos conjugues/familiares viajarem juntos ou separados, consoante a sua preferência ou realidade familiar
- Acordos com parceiros comerciais para garantir melhores condições de aquisição de bens/serviços

Centro de Formação Aeronáutica dos Açores

Desde o final do ano de 2013, ano em que a SATA foi certificada como entidade formadora, o Grupo tem investido na promoção do Centro de Formação Aeronáutica dos Açores (CFAA) e consequente captação de formandos particulares e entidades externas, com a ambição de se tornar uma referência na formação aeronáutica.

No decorrer do ano de 2018, o CFAA realizou duas formações externas do Curso Inicial de Tripulante de Cabine, um dos cursos com mais procura e sucesso, com um total de 38 formandos externos. De salientar também que o CFAA aluga anualmente à OMNI quer as instalações, quer os equipamentos, para a prática do Módulo "Emergency Procedures" do Curso de Tripulante de Cabine, o que correspondeu, no ano de 2018, ao aluguer para 18 formações práticas, recebendo o Centro 376 formandos externos. O CFAA também alugou o centro e respetivos equipamentos para as formações práticas de "Emergency Procedures" do Curso de Tripulante de Cabine da ESFCC (European School for Cabin Crew), recebendo um total de 35 formandos externos e da GAIR recebeu 19 formandos externos.

A formação de Familiarização e Evacuação de Aviões foi também um dos cursos com uma enorme procura no decorrer do ano de 2018, havendo 11 ações de formação, em parceria com a ANA Aeroportos, onde 113 Bombeiros receberam esta formação. Ocorreu também o curso "Dangerous Goods Regulations" para 5 formandos externos de transitários e, no decorrer do ano de 2018, muitos foram os eventos realizados no CFAA, nomeadamente, o evento "Acolhimento Orçamento Participativo" com diversos membros da Vice-Presidência do Governo, a competição "CanSat Portugal 2018" que trouxe até ao Centro 105 participantes, o evento "Sementes do Empreendedorismo" com 40 pessoas presentes no CFAA, entre outros.

Realizaram-se, ainda durante o ano, diversas visitas de Estudo ao CFAA, nomeadamente de diversas escolas da Região Autónoma dos Açores (Santa Maria, S. Miguel) e da Comitativa dos Jogos Desportivos Escolares da ilha da Graciosa, com 25 participantes, bem como a visita institucional de governantes e instituições ligadas à Aviação Civil, com a presença de 25 membros do Governo/Instituições.

Desde 2013 o CFAA já formou mais de 3.500 profissionais, entre eles formandos internos, colaboradores da SATA, e formandos externos. Para 2019, o CFAA pretende continuar a ser um Centro de Formação de excelência.

Grupo SATA – Formação realizada no CFAA em 2018



4. Igualdade de oportunidades

A SATA promove e pratica a igualdade de oportunidades e de tratamento no acesso ao emprego, no desenvolvimento e formação profissional, nas condições de trabalho e no salário entre géneros, em conformidade com o estabelecido na Lei. Também o seu Código de Ética e Conduta define padrões de atuação, incluindo equidade e respeito, que devem ser respeitados por todos os colaboradores independentemente da sua função e tipo de vínculo contratual.

Com efeito, a distribuição equilibrada dos colaboradores entre sexos (57% masculino e 43% feminino) comprova a não discriminação em género nas contratações feitas pela SATA.

Também no que respeita à remuneração dos colaboradores não existe discriminação entre mulheres e homens, sendo a remuneração equilibrada entre mulher e homem.

A SATA promove também a inclusão de colaboradores portadores de deficiência, pelo que em 2018, contava com 17 colaboradores portadores de deficiência.

Em 2018, 53 homens e 41 mulheres usufruíram de licença parental, verificando-se uma taxa de regresso ao trabalho de 99%.

5. Saúde e Segurança no Trabalho

A saúde e a segurança dos colaboradores são uma prioridade constante na SATA. A Política Integrada de Segurança e Saúde no Trabalho e Ambiente, reflete o compromisso da gestão de topo com os seguintes princípios orientadores nesta área:

- Promover a segurança, saúde e bem-estar dos colaboradores e condições nos locais de trabalho, minimizando os acidentes e prevenindo as doenças profissionais;
- Minimizar e controlar os riscos profissionais intrínsecos às atividades desenvolvidas pela empresa;
- Investir em meios técnicos e desenvolver processos para assegurar a proteção do colaborador;
- Sensibilizar e formar os colaboradores, assim como influenciar as partes interessadas, para a adoção de melhores práticas de segurança e saúde no trabalho;
- Promover a melhoria contínua e assegurar o cumprimento das obrigações de conformidade em matéria de segurança e saúde no trabalho.

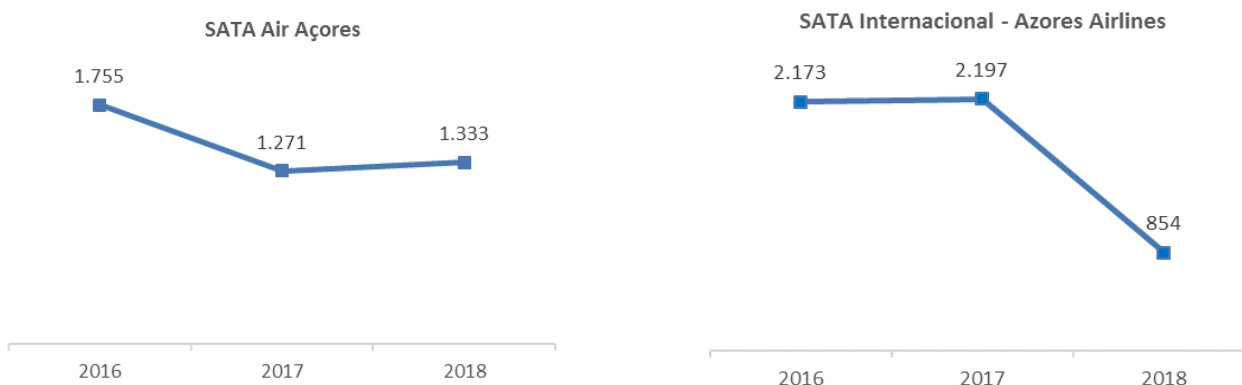
Comités de saúde e segurança

Existe uma Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores e uma da SATA Internacional - Azores Airlines, ambas representantes dos colaboradores para assuntos de saúde e segurança. 100% dos colaboradores de ambas as empresas encontram-se representados nesta Comissão.

A SATA Gestão de Aeródromos não tem Comissão, pois pela sua dimensão não há obrigatoriedade. Assim, no caso de existir algum evento relacionado com saúde e segurança, é feito um contacto direto com o Gabinete de Saúde, Segurança e Ambiente. Por outro lado, há auditorias a todas as escalas, o que permite um contacto direto com os colaboradores da SATA Gestão de Aeródromos.

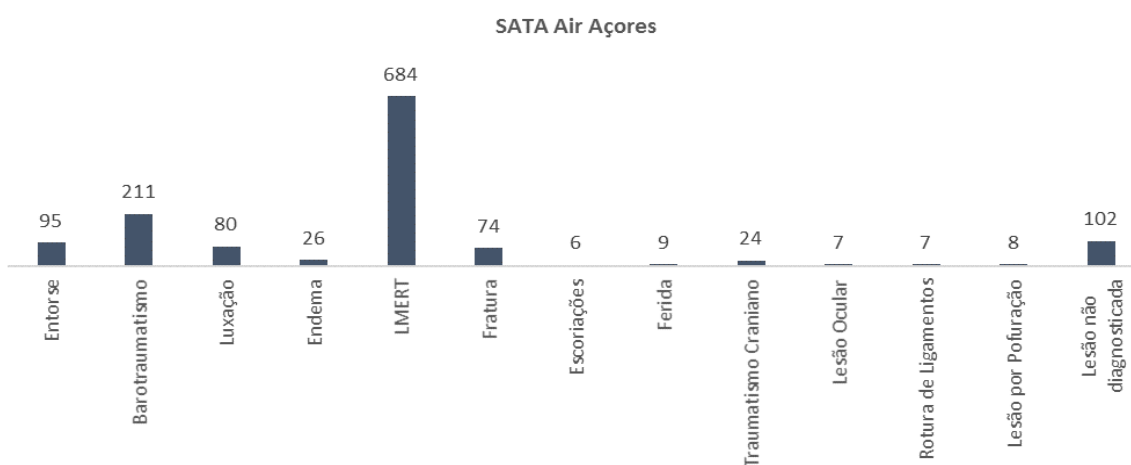
Em 2018, registaram-se 106 acidentes de trabalho, 52 na SATA Air Açores, 53 na Azores Airlines e 1 na SATA Gestão de Aeródromos, um total de menos 57 acidentes face ao ano anterior.

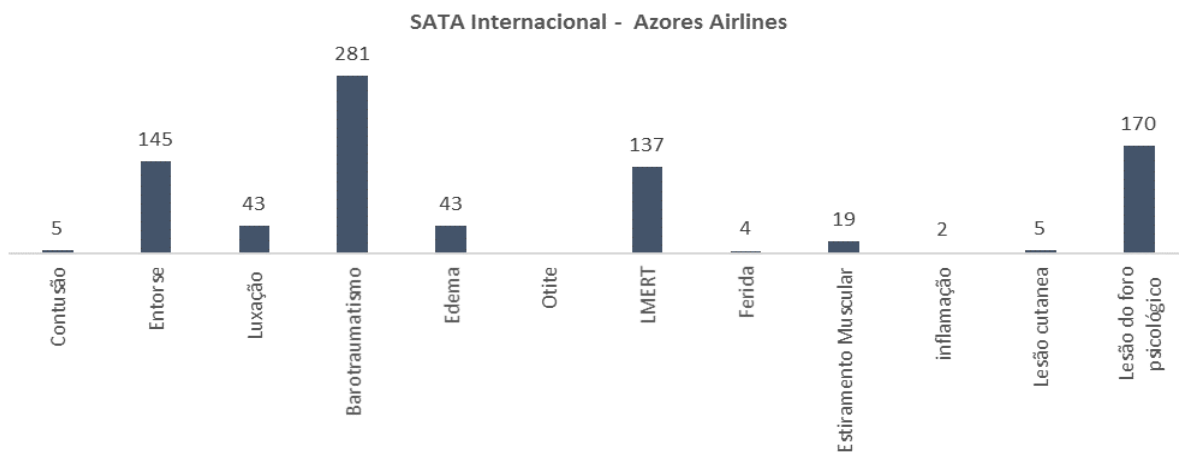
Evolução de dias perdidos por acidente de trabalho



O número total de dias perdidos por acidente de trabalho reduziu 37% face a 2017. Registou-se na SATA Internacional - Azores Airlines 854 dias perdidos (-1.343) e na SATA Air Açores 1.333 dias (+62), resultando um total de 2.187 dias perdidos. Na SATA Gestão de Aeródromos não se registaram dias perdidos por acidente trabalho.

Dias de trabalho perdidos por natureza de lesão





De realçar que os dias perdidos por natureza de lesão devem-se sobretudo a barotraumatismos e lesões músculo-esqueléticas relacionadas com o trabalho (LMERT).

Adicionalmente à realização de auditorias e inspeções de segurança, no decorrer de 2018 foram realizadas avaliações de agentes físicos, químicos e biológicos, nomeadamente três medições de qualidade do ar interior e uma medição de ruído laboral. Deu-se início ao processo de identificação dos materiais de contenção de derrames disponíveis nos locais e dos procedimentos definidos (Aeródromos), para que em 2019 sejam elaborados cenários e realizados simulacros desta natureza.

Medicina no trabalho

No âmbito da Medicina no Trabalho, a SATA dispõe de um protocolo de vigilância da saúde dos colaboradores que abrange todos os colaboradores e atua em três vertentes: medicina preventiva; medicina curativa e sensibilização.

A medicina no trabalho é assegurada por 2 serviços externos: uma clínica em Lisboa e uma clínica na ilha Terceira, para contemplar as diversas escalas onde a SATA tem atividade; e um serviço interno com dois médicos em Ponta Delgada.

C - Desempenho Ambiental

A preservação do ambiente e a redução do impacto ambiental da atividade faz parte da base de atuação da SATA, refletida na sua Política Integrada de Segurança e Saúde no Trabalho e Ambiente, recentemente atualizada, e na qual, em matéria ambiental, compromete-se a:

- Proteger o ambiente, através da prevenção da poluição e das alterações climáticas, da racionalização do consumo de recursos renováveis e não renováveis, e de adequada gestão de resíduos;
- Minimizar e controlar os efeitos negativos dos aspetos ambientais significativos;
- Investir em meios técnicos e desenvolver processos para assegurar a proteção do ambiente de forma sustentável;
- Sensibilizar e formar os colaboradores, assim como influenciar as partes interessadas, para a adoção de boas práticas ambientais
- Promover a melhoria contínua do desempenho ambiental e assegurar o cumprimento da conformidade legal ao nível ambiental.

Este capítulo é uma síntese do desempenho ambiental da SATA, incluindo algumas medidas de mitigação do impacto ambiental da sua atividade.



1. Gestão ambiental



A SATA tem implementado um Sistema de Gestão Integrado (SGI) em Segurança e Ambiente certificado pela APCER, transversal a toda a empresa. Foi conferida pela APCER a renovação da certificação do Sistema de Gestão Integrado, de acordo com a NP 4397/2008 | OHSAS 18001:2007 (Segurança e Saúde no Trabalho) e a Transição da ISO 14001:2015 (Ambiente).

O SGI tem por objetivo a prevenção da segurança e saúde dos trabalhadores e a preservação do meio ambiente, através do conhecimento detalhado dos perigos e riscos profissionais, bem como dos aspetos e impactes ambientais resultantes das atividades da empresa.

Ao longo dos últimos anos, a SATA tem implementado um conjunto de medidas e iniciativas de natureza ambiental, focadas em 3 eixos de atuação.

Eixos de atuação ambiental do Grupo SATA



A SATA monitoriza e avalia a conformidade com os requisitos ambientais a que a sua atividade está sujeita. Ao longo de 2018, foram realizadas 21 auditorias no âmbito de Segurança, Saúde no Trabalho e Ambiente: 18 auditorias internas, 1 auditoria externa e 2 inspeções.

Considerando a dispersão geográfica da operação da empresa e da especificidade de tarefas/atividades que os técnicos do Gabinete de Saúde, Segurança e Ambiente asseguram, não foi possível realizar as auditorias aos fornecedores em 2018. No entanto, e apesar plano não ser cumprido, é importante realçar que foram executadas auditorias internas em todas as escalas e locais de trabalho do universo SATA. Adicionalmente, com vista a promover a responsabilidade ambiental na cadeia de fornecimento, os princípios ambientais da SATA encontram-se formalizados nos requisitos ambientais e segurança para os prestadores de serviços.

2. Performance ambiental

Otimização do consumo de recursos

Em 2018, a SATA prosseguiu a implementação de medidas de monitorização e controlo dos consumos, de forma a potenciar a redução do seu impacto ambiental e a redução de custos.

Principais consumos da SATA (2018)

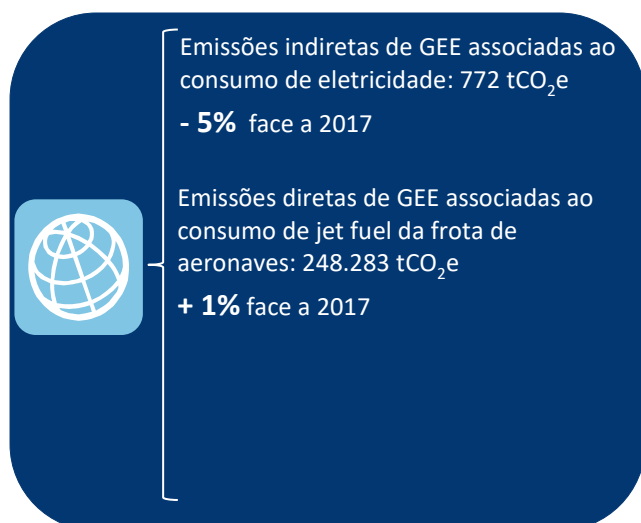


Adaptação às alterações climáticas

A SATA monitoriza as emissões de carbono através da elaboração de um inventário trimestral, produzido através de uma aplicação informática, de acordo com os requisitos da Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Possui também uma base de dados com informação dos gases fluorados com efeito de estufa instalados nos equipamentos de refrigeração (ar condicionado, arcas frigoríficas e frigoríficos) e de halons. Anualmente, esta informação é comunicada à Agência Portuguesa do Ambiente.

Decorrente da natureza da atividade da SATA, o consumo de jet fuel das aeronaves é o que mais contribui para a pegada de carbono da empresa.

Emissões de GEE da SATA (2018)



Licenças de Carbono

A SATA Internacional - Azores Airlines continuou com a maioria das suas rotas isentas, uma vez que são contempladas apenas as rotas dentro do Espaço Económico Europeu (EEE), não incluindo rotas entre o continente e as regiões ultraperiféricas. Neste sentido, para efeitos do Comércio Europeu de Licenças de Emissões (CELE), as emissões de CO₂ corresponderam a 1.095 licenças em 2018, associadas a voos de posicionamento entre aeroportos da União Europeia e a voos circulares efetuados dentro da Região pela SATA Internacional – Azores Airlines, cuja operação utilizou três aeronaves A320, três aeronaves A310, uma aeronave A330, quatro aeronaves DH400 em regime de ACMI.

A SATA Air Açores encontra-se isenta de obrigações no CELE (Comércio Europeu de Licenças de Emissão) devido ao facto de 100% das suas rotas estarem ao abrigo das Obrigações de Serviço Público, logo, não foram aplicadas licenças de carbono à SATA Air Açores.

Produção de resíduos e efluentes

A SATA tem implementado um Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR) para os vários estabelecimentos, que define as técnicas e tecnologias disponíveis para a reciclagem, prevenção, reutilização e armazenamento de resíduos, assim como boas práticas de gestão de resíduos. Neste sentido, a SATA tem procurado reduzir a sua produção e, ao mesmo tempo, efetuar o seu correto encaminhamento através de operadores licenciados que otimizem a sua gestão. Em abril de 2018, o transporte de resíduos ficou sujeito a uma Guia Eletrónica de Acompanhamento de Resíduos (eGAR). Esta alteração permitiu a desmaterialização das guias em papel e a integração automática de dados nos mapas anuais de registo do Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente (SILiAmb). Todas as operações de encaminhamento de resíduos são agora realizadas nas respetivas plataformas on-line, reduzindo desta forma os resíduos da companhia. No futuro, a SATA irá promover a sensibilização ambiental através da visita aos Centros de Processamento e Valorização e Resíduos dos Açores.

Produção de Resíduos – SATA (2018)



Preservação da biodiversidade

Para todas as suas atividades, a SATA procedeu à avaliação dos aspetos e impactes ambientais na biodiversidade, tendo sido apurado o potencial impacte nas alterações do habitat da fauna local em alguns aeródromos. Neste sentido, com vista a mitigar eventuais impactes negativos e, decorrente dos requisitos do Anexo 14 da ICAO, a SATA procede à realização de um estudo de avaliação da fauna local, no qual são monitorizados o número e hora de avistamentos de várias espécies de aves, de forma a proceder-se à avaliação dos potenciais impactes da atividade da SATA na biodiversidade circundante.

Em 2018 deu-se continuidade ao estudo acerca da presença da vida animal nos aeródromos da SATA Gestão de Aeródromos, cujos resultados são avaliados semestralmente nas reuniões de revisão de segurança. Durante o ano em análise foram registados nove *bird strikes* – 1 no aeródromo da ilha do Pico, e os restantes 8 na Graciosa, todos sem danos/consequências para as aeronaves.

Relativamente à mitigação dos riscos da presença da vida animal, mantem-se a monitorização e afugentamento como principais ferramentas utilizadas, mas para situações de risco mais elevado está previsto o abate de aves, tendo sido solicitada (e concedida) licença para o abate de gaivotas e pombos.

Ponta Delgada, 28 de Maio de 2019

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



António Luís Gusmão Teixeira

(Presidente)



Ana Maria da Silva Azevedo

(Administradora)



Vítor Manuel de Jesus Francisco da Costa

(Administrador)

Filipa Carmen Henriques de Gouveia Rato Rosa

(Administradora)

Em virtude da extinção da SATA SGPS, a 21 de dezembro de 2018 e de acordo com o artigo 65º do Código das Sociedades Comerciais, informa-se que a Dra. Filipa Rosa não assinou as Contas Consolidadas, pelo facto de não ter tido conhecimento, atempadamente, dos documentos relativos à gestão, nem acompanhamento da atividade económica das restantes empresas do Grupo SATA.

CV dos membros do Conselho de Administração

<p>António Luís Gusmão Teixeira</p>	<p>Habilitações Literárias/Formação complementar Licenciatura em Organização e Gestão de Empresas, pela Universidade dos Açores (1991)</p> <p>Data de Nascimento 27/08/1967</p> <p>Percurso Profissional Desde 2018 que desempenha funções como Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA. Anteriormente, desde 2010 assumia funções de Gerente na empresa CODEBIN, Lda., cuja atividade principal é a consultoria económica e financeira das empresas e foi Presidente da Direção da AMASM – Associação de Marienses e Amigos de Santa Maria.</p>
<p>Vítor Manuel de Jesus Francisco da Costa</p>	<p>Habilitações Literárias/Formação complementar Licenciatura em Gestão e Administração Pública - Especialização em Gestão de Recursos Humanos (1991)</p> <p>Data de Nascimento 26/04/1965</p> <p>Percurso Profissional Desde agosto de 2018 que é vogal do Conselho de Administração das empresas do Grupo SATA (SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines). Anteriormente, exerceu funções de Diretor e outras na Eletricidade dos Açores no período de 1991 a 2018.</p>
<p>Ana Maria Azevedo</p>	<p>Habilitações Literárias/Formação complementar Especialização em Operações de Transporte Aéreo, pelo ISEC Lisboa (2006) Licenciatura em relações Públicas e Comunicação, com especialização em Economia e Gestão pela Universidade dos Açores (2010) MBA – Mestrado em Gestão, da Universidade dos Açores (2012)</p> <p>Data de Nascimento 08/07/1960</p> <p>Percurso Profissional Desde agosto de 2018 que é vogal do Conselho de Administração das empresas do Grupo SATA (SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines). Anteriormente, desde 1982 assumia funções tais como Encarregada de Proteção de Dados, Assessora do Conselho de Administração, Diretora de Planeamento e Exploração e outros no Grupo SATA.</p>

Tabela de Conformidade com D.L n.º 89/2017

Decreto-Lei n.º 89/2017 de 28 de julho	Capítulo/secção	Página/s
Art.º 3º (remetido para Art. 66º-B e 508º-G do CSC): A demonstração não financeira deve conter as informações bastantes para uma compreensão da evolução, do desempenho, da posição e do impacto das suas atividades, referentes, no mínimo, às questões ambientais, sociais e relativas aos trabalhadores, à igualdade entre homens e mulheres, à não discriminação, ao respeito dos direitos humanos, ao combate à corrupção e às tentativas de suborno, incluindo:		
a) Breve descrição do modelo empresarial da empresa	Responsabilidade económica - Segmentos de negócio	Pág. 40
b) Uma descrição das políticas seguidas pela empresa em relação a essas questões, incluindo os processos de diligência devida aplicados	Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Págs. 29, 32, 34, 49, 51 Págs. 53-59 Pág. 60
c) Os resultados dessas políticas	Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Págs. 15, 34, 49-51 Págs. 53-61 Págs. 60-64
d) Os principais riscos associados a essas questões, ligados às atividades da empresa, incluindo, se relevante e proporcionado, as suas relações empresariais, os seus produtos ou serviços suscetíveis de ter impactos negativos nesses domínios e a forma como esses riscos são geridos pela empresa	Responsabilidade económica	Págs. 32-39
e) Indicadores -chave de desempenho relevante para a sua atividade específica	Indicadores-chave Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Pág. 6 Págs. 15, 34, 49-51 Págs. 53-61 Págs. 60-64

Notas metodológicas

Indicadores Ambientais

Os fatores de conversão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	GJ/t	43,0	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	GJ/t	43,3	Despacho n.º17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	kWh/GJ	0,0036	Agência Internacional de Energia

Consumos

O valor de consumo de eletricidade de 2018 da SATA Internacional – Azores Airlines foi estimado a partir do preço médio de eletricidade da ERSE.

O valor de consumo de água da rede pública de 2018 da SATA Internacional – Azores Airlines foi estimado a partir do preço médio da água da EPAL.

Emissões de CO₂

Os fatores de emissão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	t CO ₂ /t Jet Fuel	3,15	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	kg CO ₂ /GJ	74,00	Despacho n.º17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	g CO ₂ /kWh	674	EDA publicado pela ERSE

Indicadores Laborais

Para o cálculo dos indicadores foi tido em conta os colaboradores ativos a 31 de dezembro de 2018.

Os indicadores apresentados não incluem os 4 membros do Conselho de Administração.

Glossário

ACMI – *Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance* – Voos contratados em que a transportadora é responsável pelos custos relativos à aeronave, tripulação, manutenção e seguros

Acordos interline – 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

AMADEUS – Sistema de reservas por computador

AMO – Certificado de Aptidão Técnica para Empresas de Manutenção

ANA – Aeroportos de Portugal

APA - Agência Portuguesa do Ambiente

APCER – Associação Portuguesa de Certificação

ATA – Associação do Turismo dos Açores

Available Freight Tonne Kilometers – Disponibilidade de carga em toneladas, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade de carga disponível

Available-Seat-Kilometers (ASK) – Número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade disponível de passageiros

CASK – *Operating costs per available seat kilometer* – Custos por lugar disponível por quilómetro

CELE – Comércio Europeu de Licenças de Emissões

CFAA – Centro de Formação Aeronáutica dos Açores

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

CO₂ – Dióxido de Carbono

EADS – *European Aeronautic Defense and Space Company*

EASA – *European Aviation Safety Agency*

ECAC – *European Civil Aviation Conference*

EDA – Eletricidade dos Açores

EEE - Espaço Económico Europeu

EFB – *Electronic Flight Bag*

FAA – *Federal Aviation Authorities*

FAM e PRESS Trips – Viagens de prospeção de destino com agentes de viagem e jornalistas, respetivamente

Freight Load Factor – Coeficiente de Ocupação por Carga (*Load Factor* de Carga)

Freight-Tonne-Kilometers (FTK) – Tonelada de carga transportada, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede o tráfego de carga real

GEE – Gases com Efeito de Estufa

GJ – Gigajoules

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

Hedging – Cobertura

IFRS – *International Financial Reporting Standards*

IATA – *International Air Transport Association*

ICAO – *International Civil Aviation Organization*

IIRC – *International Integrated Reporting Council*

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil

IOSA – *IATA Operational Safety Audit*

ISO – *International Organization for Standardization*

JAA TO – *Joint Aviation Authorities Training Organization*

Jet fuel – Combustível para aviões

Load Factor – Coeficiente de Ocupação – RPK dividido pelo ASK

Low-cost carriers – Transportadoras de baixo custo

LUTS – Lugares Utilizados – Número de passageiros transportados, incluindo passageiros em trânsito

OTA – *Online Travel Agency*

Passenger-Load-Factor – Coeficiente de Ocupação por Passageiros (*Load Factor* de Passageiros)

PIB – Produto Interno Bruto

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

Safety – Segurança operacional

Security – Segurança contra atos ilícitos

SGA – SATA Gestão de Aeródromos

SGI – Sistema de Gestão Integrado

SGPS – Sociedade Gestora de Participações Sociais

SITA – *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*

Stakeholders – Partes interessadas - São todos aqueles, pessoas ou instituições, que afetam e/ou podem ser afetados pelas atividades, produtos ou serviços de uma organização e o desempenho a ela associado

t CO₂e- Toneladas de CO₂ equivalente

UPU – *Universal Postal Union*

Demonstrações Financeiras e Anexos às Demonstrações Financeiras

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

Demonstrações Financeiras Consolidadas

31 de dezembro de 2018

Índice das Demonstrações Financeiras Consolidadas

Demonstração da posição financeira consolidada	77
Demonstração dos resultados consolidados	78
Demonstração do rendimento integral consolidado	79
Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados	80
Demonstração dos fluxos de caixa consolidados	81
Anexo às demonstrações financeiras consolidadas	82
1. Introdução	82
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas	83
2.1 Bases de Preparação	83
2.2 Novas normas, alterações às normas e interpretações a normas existentes	84
2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras	86
3. Principais políticas contabilísticas	86
3.1 Consolidação	86
3.2 Conversão cambial	87
3.3 Ativos fixos tangíveis	88
3.4 Ativos Intangíveis	90
3.5 Imparidade de ativos não financeiros	90
3.6 Ativos financeiros	91
3.7 Instrumentos financeiros derivados	93
3.8 Justo valor de ativos e passivos	94
3.9 Inventários	94
3.10 Clientes e Outras contas a receber	94
3.11 Caixa e equivalentes de caixa	95
3.12 Capital social	95
3.13 Empréstimos obtidos	95
3.14 Outras contas a pagar	96
3.15 Imposto sobre o rendimento	96
3.16 Benefícios aos empregados	97
3.17 Provisões	98
3.18 Subsídios e apoios do Governo	98
3.19 Locações	99
3.20 Especialização dos exercícios	99
3.21 Rédito	99
3.22 Concessão de serviço público aeroportuário	101
3.23 Ativos não correntes detidos para venda	102
3.24 Demonstração dos fluxos de caixa consolidados	102

3.25 Eventos subsequentes	102
4 Políticas de gestão do risco financeiro	103
4.1 Fatores do risco financeiro	103
4.2 Gestão do risco de capital	106
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	106
5.1 Provisões (Nota 18)	106
5.2 Pressupostos atuariais (Nota 20)	107
5.3 Ativos tangíveis (Nota 6)	107
5.4 Imparidade (Nota 6, 10, 11 e 13)	107
5.5 Documentos pendentes de voo (Nota 22)	107
5.7 Impostos (Nota 9)	108
5.8 Manutenção de frota aérea (Nota 23)	108
6. Ativos fixos tangíveis	109
7. Ativos Intangíveis	112
8. Investimentos financeiros	113
9. Ativos e passivos por impostos diferidos	113
10. Inventários	116
11. Clientes	117
12. Imposto sobre o rendimento a pagar	118
13. Outras contas a receber	119
14. Outros ativos correntes	123
15. Caixa e equivalentes de caixa	124
16. Capital	124
17. Outras reservas	125
18. Provisões	125
19. Empréstimos obtidos	126
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros	128
21. Fornecedores	123
22. Documentos pendentes de voo	131
23. Outras contas a pagar	132
24. Outros passivos correntes	133
25. Ativos e passivos financeiros por categoria	133
26. Justo valor de ativos e passivos	134
27. Vendas e Prestação de serviços	134
28. Subsídios à exploração	135
29. Fornecimentos e serviços externos	135
30. Gastos com o pessoal	136

31. Outros rendimentos e ganhos	137
32. Outros gastos e perdas	138
33. Gastos e rendimentos financeiros	138
34. Imposto do exercício	139
35. Compromissos	140
36. Contingências	140
37. Perímetro da consolidação	142
38. Partes relacionadas	143
39. Ativos não correntes detidos para venda	144
40. Eventos subsequentes	145

Demonstração da posição financeira consolidada

	Nota	2018	2017
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	49.231.339	53.479.946
Ativos intangíveis	7	105.324	193.375
Investimentos financeiros	8	79.461	99.461
Clientes	11	2.183.570	2.158.236
Ativos por impostos diferidos	9	15.961.885	11.567.886
Outras contas a receber	13	32.827.497	5.574.973
		100.389.076	73.073.877
Corrente			
Inventários	10	2.182.001	2.553.891
Clientes	11	7.189.698	11.914.539
Outras contas a receber	13	61.280.934	56.693.560
Outros ativos correntes	14	4.723.892	1.296.706
Caixa e equivalentes de caixa	15	5.728.431	3.753.166
		81.104.956	76.211.862
Ativos não correntes detidos para venda		-	2.575.698
Total do Ativo		181.494.032	151.861.437
Capital Próprio			
Capital social	16	65.390.235	20.406.290
Reservas legais	17	1.396.612	1.396.612
Outras reservas		3.318.091	3.318.091
Reservas de conversão cambial	17	227.502	207.290
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(162.877.794)	(119.747.173)
Resultado líquido		(53.296.503)	(41.220.975)
Total Capital Próprio		(145.842.089)	(135.640.097)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	18	680.847	327.593
Empréstimos obtidos	19	161.502.239	107.334.722
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	6.976.904	6.798.376
Passivos por impostos diferidos	9	942.460	1.048.462
Outras contas a pagar	23	4.500.000	-
		174.602.450	115.509.153
Corrente			
Empréstimos obtidos	19	52.644.582	60.206.928
Fornecedores	21	48.293.876	55.713.917
Outras contas a pagar	23	27.344.540	30.523.722
Outros passivos correntes	24	5.400.021	6.344.936
Documentos pendentes de voo	22	18.793.161	19.188.007
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	257.491	14.871
		152.733.671	171.992.381
Total Passivo		327.336.121	287.501.534
Total do Capital Próprio e Passivo		181.494.032	151.861.437

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

Demonstração dos resultados consolidados

	Nota	2018	2017
Vendas e serviços prestados	27	178.564.629	185.746.932
Subsídios à exploração	28	31.171.038	30.686.497
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(2.471.079)	(2.602.503)
Fornecimentos e serviços externos	29	(180.685.721)	(168.466.456)
Gastos com o pessoal	30	(64.842.966)	(62.027.059)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(7.772.083)	(8.702.423)
Imparidade de ativos depreciables	6	-	(1.882.241)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11	(97.768)	(352.420)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	(316.806)	(17.000)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(353.254)	-
Outros rendimentos e ganhos	31	1.366.736	157.856
Outros gastos e perdas	32	(4.401.996)	(5.042.220)
Resultado operacional		(49.839.270)	(32.501.037)
Gastos financeiros	33	(8.728.904)	(9.066.658)
Rendimentos financeiros	33	1.444.758	857.330
Resultados antes de impostos		(57.123.416)	(40.710.365)
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	3.826.913	(510.610)
Resultado líquido do exercício		(53.296.503)	(41.220.975)

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

Demonstração do rendimento integral consolidado

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Resultado líquido do exercício		(53.296.503)	(41.220.975)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que podem reclassificar por resultados			
Variação de justo valor de derivados de cobertura de fluxos de caixa		-	-
Diferenças de conversão cambial	17	20.212	(161.689)
		<u>20.212</u>	<u>(161.689)</u>
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	(1.909.646)	(776.874)
Impacto fiscal		-	-
		<u>(1.909.646)</u>	<u>(776.874)</u>
Outros rendimentos do exercício		<u>(1.889.434)</u>	<u>(938.563)</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(55.185.937)</u>	<u>(42.159.538)</u>

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

Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Reserva de Conversão Cambial	Reserva de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 janeiro de 2017		16.809.500	1.396.612	3.318.091	368.979	(232)	(104.765.414)	(14.204.885)	(94.609.772)
Aumento de Capital	16	3.596.790	-	-	-	-	-	-	3.596.790
Rendimento integral do exercício		-	-	-	(161.689)	-	(776.874)	(41.220.975)	(42.159.538)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(14.204.885)	14.204.885	-
Outras variações		-	-	-	-	-	-	-	-
		<u>3.596.790</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(161.689)</u>	<u>-</u>	<u>(14.981.759)</u>	<u>(27.016.090)</u>	<u>(38.562.748)</u>
A 31 de dezembro de 2017		20.406.290	1.396.612	3.318.091	207.290	(232)	(119.747.173)	(41.220.975)	(135.640.097)
Aumento de Capital	16	44.983.945	-	-	-	-	-	-	44.983.945
Rendimento integral do exercício		-	-	-	20.212	-	(1.909.646)	(53.296.503)	(55.185.937)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(41.220.975)	41.220.975	-
Outras variações		-	-	-	-	-	-	-	-
		<u>44.983.945</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>20.212</u>	<u>-</u>	<u>(43.130.621)</u>	<u>(12.075.528)</u>	<u>(10.201.992)</u>
A 31 de dezembro de 2018		65.390.235	1.396.612	3.318.091	227.502	(232)	(162.877.794)	(53.296.503)	(145.842.089)

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

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

	Nota	2018	2017
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		204.825.755	208.402.536
Pagamentos a fornecedores		(206.516.695)	(179.467.803)
Pagamentos ao pessoal		(66.371.798)	(60.956.746)
Caixa gerada pelas operações		(68.062.738)	(32.022.013)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(285.957)	(418.733)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	30.420.589	24.363.215
Outros recebimentos/ pagamentos		(469.849)	(2.936.831)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(38.397.955)	(11.014.362)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(2.102.536)	(3.872.476)
Ativos intangíveis	7	-	(2.672)
Empréstimos concedidos a partes relacionadas		(75.451)	-
Recebimentos provenientes de:			
Juros e rendimentos similares		119	5.048
Empréstimos concedidos a partes relacionadas		40.282	-
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(2.137.586)	(3.870.100)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	150.622.374	128.814.893
Locações Financeiras	19	-	40.500.000
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	16	10.977.431	-
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23	5.000.000	14.300.000
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(91.516.686)	(137.696.427)
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	13	(14.300.000)	-
Amortização de locações financeiras	19	(7.607.082)	(22.025.581)
Juros e gastos e similares	33	(10.662.566)	(9.076.658)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		42.513.471	14.816.227
Variação de caixa e seus equivalentes			
Efeitos das diferenças de câmbio		(18.962)	(171.892)
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	15	1.765.308	2.005.435
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	15	3.724.276	1.765.308

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

Anexo às demonstrações financeiras consolidadas

1. Introdução

O Grupo SATA (“Grupo” ou “SATA”) é constituído pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A (“SATA Air Açores”) e suas subsidiárias. A Sata Air Açores 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).

O Grupo rege-se por aquele diploma, pelos seus estatutos e, em tudo o que neles não estiver previsto e pelas normas aplicáveis às Empresas públicas e às sociedades gestoras de participações sociais.

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

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores é realizado pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do estabelecido no nº 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA, 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 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a subsidiária SATA Air Açores ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009. Em 7 de setembro de 2009 a subsidiária SATA Air Açores renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, por um prazo de cinco anos a contar daquela data. Em 24 de setembro de 2014 foi assinado um contrato de ajuste direto para o período de 1 de outubro de 2014 a 31 de março de 2015, assim como no dia 1 de abril de 2015 para o período de abril a setembro de 2015.

Em 4 de setembro de 2015, a Empresa renovou o Contrato das Obrigações de Serviço Público de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015.

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a SATA Air Açores operava com seis aeronaves: (i) dois aviões Bombardier Q 200, a operar na SATA desde julho de 2009; e (ii) quatro aviões Bombardier Q 400, a operar desde março de 2010. Todas as aeronaves foram adquiridas em regime de locação financeira.

A atividade de transporte aéreo regular fora do Arquipélago dos Açores é realizada pela subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”) que desde 1 de janeiro de 2008 que a Empresa detinha o direito à exploração das rotas de serviço público entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, em regime de code-share com a TAP. O direito à exploração da rota entre a Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira cessou em 31 de dezembro de 2013.

Em 29 de março de 2015 o espaço aéreo açoriano foi liberalizado nas rotas entre o Continente Português e Ponta Delgada/ Terceira.

Em 31 de dezembro de 2018, a subsidiária operava com:(i) três aviões Airbus A320 em regime de locação operacional; (ii) dois A321 NEO, todos em regime de locação operacional. O avião Airbus A330 em regime de locação operacional, não se encontrava em operação a 31 de dezembro de 2018, encontrando-se o Conselho de Administração na procura ativa de opções que permitam rentabilizar a referida aeronave.

A subsidiária SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Aeródromos”) tem como objeto social a exploração em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à avaliação nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na Aerogare das Flores. O Governo Regional dos Açores, em resultado de concurso público, atribuiu a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado em 1 de julho de 2005, o qual foi renovado por mais cinco anos, com efeitos a partir de 2 de julho de 2015.

As subsidiárias Azores Airlines Vacations Canada (“SATA Canadá”) e Azores Airlines Vacations América (“SATA USA”) são representantes comerciais criados com o objetivo de comercialização de voos entre os Açores e o Canadá e os Açores e os EUA, respetivamente.

A SATA Air Açores, nos termos do n.º 3 do Artigo 7º do Decreto-Lei nº 158/2009, de 13 de julho, atualizado pelo Decreto-Lei nº 98/2015, de 2 de junho, e do IFRS 10, encontrava-se dispensada de elaborar demonstrações financeiras consolidadas dado que a entidade SATA – Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A., acionista da SATA Air Açores, apresentava contas consolidadas nas quais eram incluídas as demonstrações financeiras da SATA Air Açores e as das suas subsidiárias, de acordo com a legislação em vigor em Portugal.

Pela Resolução do Conselho do Governo Regional n.º 74/2018, de 20 de junho, foi concretizado o processo de reestruturação do Setor Público Empresarial da Região Autónoma dos Açores (SPER), atualmente em curso, no qual foi decidido proceder-se à extinção da empresa SATA - Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S. A., nos termos do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2018/A, de 20 de dezembro.

Deste modo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, a SATA Air Açores preparou pela primeira vez as suas demonstrações financeiras consolidadas, incluindo o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para efeitos comparativos.

As demonstrações financeiras consolidadas anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 28 de maio de 2019. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas

2.1 Bases de Preparação

Estas demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas pelo Grupo de acordo com as IFRS adotadas pela União Europeia (“IFRS”), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2018.

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

As demonstrações financeiras consolidadas do Grupo foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura das operações, do recebimento da dívida das entidades estatais, da realização dos seus ativos, da conclusão do processo de privatização da subsidiária SATA Internacional e da reestruturação financeira dos passivos remunerados.

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 pelo Grupo, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de estas estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

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

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação mandatória em 31 de dezembro de 2018

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2018, são como segue:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
Normas:		
IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes	Reconhecimento do rêdito relacionado com a entrega de ativos e prestação de serviços, pela aplicação o método das 5 etapas.	1 de janeiro de 2018
IFRS 9 – Instrumentos financeiros	Nova norma para o tratamento contabilístico de instrumentos financeiros.	1 de janeiro de 2018
Alterações:		
Alterações à IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes	Identificação das obrigações de desempenho, momento do reconhecimento do rêdito de licenças PI, revisão dos indicadores para a classificação da relação principal versus agente, e novos regimes para a simplificação da transição.	1 de janeiro de 2018
IFRS 4 – Contratos de seguro (aplicação da IFRS 4 com a IFRS 9)	Isenção temporária da aplicação da IFRS 9 para as seguradoras para os exercícios que se iniciem antes de 1 de janeiro de 2021. Regime específico para os ativos no âmbito da IFRS 4 que qualificam como ativos financeiros ao justo valor por via dos resultados na IFRS 9 e como ativos financeiros ao custo amortizado na IAS 39, sendo permitida a classificação da diferença de mensuração no outro rendimento integral.	1 de janeiro de 2018
IFRS 2 - Pagamentos baseados em ações	Mensuração de planos de pagamentos baseados em ações liquidados financeiramente, contabilização de modificações, e a classificação dos planos de pagamentos baseados em ações como liquidados em capital próprio, quando o empregador tem a obrigação de reter imposto.	1 de janeiro de 2018
IAS 40 – Propriedades de investimentos	Clarificação de que é exigida evidência de alteração de uso para efetuar a transferências de ativos de e para a categoria de propriedades de investimento.	1 de janeiro de 2018
Melhorias às normas 2014 – 2016	Clarificações várias: IFRS 1, IFRS 12 e IAS 28.	1 de janeiro de 2018
Interpretações:		
IFRIC 22 - Transações em moeda estrangeira e contraprestação adiantada	Taxa de câmbio a aplicar quando a contraprestação é recebida ou paga antecipadamente.	1 de janeiro de 2018

* Exercícios iniciados em ou após

A introdução destas interpretações, normas e alterações das normas não tiveram impactos relevantes nas demonstrações financeiras do Grupo, uma vez que foram preparadas pela primeira vez para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 (Nota 1).

Novas normas e interpretações de aplicação não mandatária em 31 de dezembro de 2018

Existem novas normas, alterações e interpretações efetuadas a normas existentes, que apesar de já estarem publicadas, a sua aplicação apenas é obrigatória para exercícios anuais, que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2019, como segue:

Normas (novas e alterações) e interpretações que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2019, já endossadas pela EU:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 16 - Locações	Nova definição de locação. Nova contabilização dos contratos de locação para os locatários. Não existem alterações à contabilização das locações pelos locadores.	1 de janeiro de 2019
IFRS 9 - Instrumentos financeiros	Opções de tratamento contabilístico de ativos financeiros com compensação negativa.	1 de janeiro de 2019
IFRIC 23 - Incertezas sobre o tratamento de imposto sobre o rendimento	Clarificação relativa à aplicação dos princípios de reconhecimento e mensuração da IAS 12 quando há incerteza sobre o tratamento fiscal de uma transação, em sede de imposto sobre o rendimento.	1 de janeiro de 2019

* Exercícios iniciados em ou após

Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2019, ainda não endossadas pela EU:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 19 - Benefícios dos empregados	Obriga a usar pressupostos atualizadas para o cálculo das responsabilidades remanescentes, com impacto na demonstração dos resultados, exceto quanto à diminuição de qualquer excesso enquadrado no âmbito do "asset ceiling".	1 de janeiro de 2019
IAS 28 - Investimentos em associadas e empreendimentos conjuntos	Clarificação quanto aos investimentos de longo-prazo em associadas e empreendimentos conjuntos que não estão a ser mensurados através do método de equivalência patrimonial.	1 de janeiro de 2019
Melhorias às normas 2015 - 2017	Clarificações várias: IAS 23, IAS 12, IFRS 3 e IFRS 11.	1 de janeiro de 2019
IFRS 3 - Concentrações de atividades empresariais	Alteração da definição de negócio.	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.	1 de janeiro de 2020
Estrutura conceitual - 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
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 2021

* Exercícios iniciados em ou após

Relativamente às novas normas que se tornam efetivas no exercício iniciado em 1 de janeiro de 2019, o Grupo efetuou uma análise do potencial impacto das mesmas nas demonstrações financeiras consolidadas, sendo a mais significativa a IFRS 16 - Locações.

A IFRS 16 define o novo enquadramento contabilístico para o reconhecimento das locações, quer na ótica do locador, quer na ótica do locatário. No caso do locatário, a IFRS 16 determina que as locações passem a ser apresentadas na demonstração da posição financeira, através do registo de um direito de uso sobre os ativos em locação e um passivo de locação relativo às obrigações contratuais assumidas.

Na data da transição para a IFRS 16, o Grupo decidiu pela aplicação retrospectiva modificada, com aplicação a 1 de janeiro de 2019, considerando a mensuração do ativo de direito de uso igual à do respetivo passivo financeiro. Deste modo, a SATA procedeu à análise dos contratos de locação existentes à data da adoção de forma a identificar as condições subjacentes ao período do contrato, à natureza das rendas a pagar e às taxas de juro implícitas nos contratos.

Da análise efetuada aos contratos e com base numa primeira estimativa dos potenciais impactos da adoção da IFRS 16, concluiu-se que o impacto da adoção da IFRS 16 nas demonstrações financeiras do Grupo, à data de 1 de janeiro de 2019, corresponderá ao registo de ativos por direitos de uso e de passivos por obrigações contratuais de, aproximadamente, 46 milhões de Euros. No que respeita às obrigações contratuais com manutenções estruturais, os respetivos gastos serão capitalizados no direito de uso sujeito a depreciação, em vez de reconhecidos como gastos de manutenção na demonstração dos resultados.

O Grupo encontra-se atualmente a avaliar a imparidade decorrente do registo de ativo por direitos de uso.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Os valores constantes das demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2018 são comparáveis, em todos os aspetos significativos, com os valores do exercício findo em 31 de dezembro de 2017.

Adicionalmente, ver Nota 1.

3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1 Consolidação

Subsidiárias são todas as entidades (incluindo as entidades estruturadas) sobre as quais o Grupo tem controlo. O Grupo controla uma entidade quando está exposto a, ou tem direitos sobre os retornos variáveis do seu envolvimento com a Entidade, e tem a capacidade de afetar esses retornos através do seu poder exercido sobre a Entidade. As subsidiárias são consolidadas a partir da data em que o controlo é transferido para o Grupo, sendo excluídas da consolidação a partir da data em que esse controlo cessa. As entidades que se qualificam como subsidiárias encontram-se listadas na Nota 37.

A aquisição de subsidiárias é registada pelo método de compra. O custo de uma aquisição é mensurado pelo justo valor dos bens entregues, instrumentos de capital emitidos e passivos incorridos ou assumidos na data de aquisição. Os ativos identificáveis adquiridos e os passivos e passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial, são mensurados inicialmente ao justo valor na data de aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor da participação do Grupo nos ativos identificáveis adquiridos é registado como *goodwill*. Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor dos ativos líquidos da subsidiária adquirida, a diferença é reconhecida diretamente na demonstração dos resultados consolidados.

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

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

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

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

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

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

3.2 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras 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 do Grupo.

ii) Transações e saldos

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

iii) Empresas do Grupo

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

(i) Os ativos e passivos de cada posição financeira são convertidos à taxa de câmbio em vigor na data das demonstrações financeiras consolidadas. As diferenças de câmbio, resultantes desta conversão, são reconhecidas como componente separada no capital próprio, na rubrica reservas de conversão cambial.

(ii) Os rendimentos e os gastos de cada demonstração dos resultados são convertidos pela taxa de câmbio média do exercício de reporte, a não ser que a taxa média não seja uma aproximação razoável do efeito cumulativo das taxas em vigor nas datas das transações. Neste caso, os rendimentos e os gastos são convertidos pelas taxas de câmbio em vigor nas datas das transações.

iv) Cotações utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2018	2017
USD	0,8734	0,8318
GBP	1,1179	1,1231
CAD	0,6408	0,6634

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 indicada o período estimado que decorre entre cada grande manutenção da referida componente.

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram 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 desconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados consolidados do exercício.

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

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis, 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 dos resultados consolidados.

3.4 Ativos Intangíveis

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

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

O Grupo tem registado como ativos intangíveis essencialmente programas de computador que se referem aos valores despendidos na aquisição de direitos sobre aplicações informáticas e dos custos de parametrização incorridos, 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 dos resultados consolidados, pró-rata do período a que se referem.

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

3.5 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

3.6 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

A IFRS 9 introduziu um modelo de classificação de ativos financeiros com base no modelo de negócio utilizado na sua gestão ("business model test") e nas características dos fluxos de caixa contratuais ("SPPI test"). O Grupo classifica os seus ativos financeiros, no momento da sua aquisição, de acordo com os requisitos introduzidos pela IFRS 9, conforme abaixo.

Instrumentos de dívida

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

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

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

Instrumentos 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, o Grupo pode optar, instrumento a instrumento, por, no reconhecimento inicial, apresentar as variações do seu justo valor em outro rendimento integral.

Quando o Grupo 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

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.

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.7 Instrumentos financeiros derivados

O Grupo utiliza derivados com o objetivo de gerir os riscos financeiros e operacionais a que se encontra sujeito. Sempre que as expectativas de evolução de taxas de juro e do preço do jet fuel o justifiquem, a SATA procura contratar operações de proteção contra movimentos adversos, através de instrumentos derivados, tais como *interest rate swaps* (“IRS”) e *swaps de jet fuel*.

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

Na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor das coberturas de fluxos de caixa são, inicialmente, registadas, em outros rendimentos integrais do período a que respeitam e posteriormente em fornecimentos e serviços externos, para os instrumentos de *jet fuel*, e em Rendimentos/gastos financeiros para os instrumentos de taxa de juro, na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados no momento em que ocorre.

Desta forma, e em termos líquidos, os gastos associados aos financiamentos cobertos são periodizados à taxa inerente à operação de cobertura contratada. Os ganhos ou perdas, decorrentes da rescisão antecipada deste tipo de instrumento, são reconhecidos em resultados, quando a operação coberta também afetar resultados.

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

Contabilidade de cobertura

A possibilidade de designação de um instrumento financeiro derivado como sendo um instrumento de cobertura obedece às disposições da IFRS 9 – Instrumentos financeiros.

Os instrumentos financeiros derivados, utilizados para fins de cobertura, podem ser classificados contabilisticamente como de cobertura desde que cumpram, cumulativamente, com as seguintes condições:

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

A 31 de dezembro de 2018 e 2017 a SATA não contratou quaisquer instrumentos financeiros derivados.

3.8 Justo valor de ativos e passivos

Na determinação do justo valor de um ativo ou passivo, 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 na IFRS 13.

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

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

3.9 Inventários

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

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

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

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

3.10 Clientes e Outras contas a receber

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

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.

3.11 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.12 Capital social

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

3.13 Empréstimos obtidos

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

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

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

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.

3.14 Outras contas a pagar

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

3.15 Imposto sobre o rendimento

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

O valor de imposto corrente a pagar, é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com as regras fiscais em vigor. De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte da administração fiscal durante um período de 4 anos, exceto quando tenham 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 com base na demonstração da posição financeira consolidada, considerando as diferenças temporárias resultantes da diferença entre a base fiscal de ativos e passivos e os seus valores nas demonstrações financeiras.

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.

3.16 Benefícios aos empregados

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

➤ Plano de Benefícios Definidos

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

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

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

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

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

Os custos de serviços passados são reconhecidos de imediato nos resultados do exercício.

➤ Planos de contribuição definida

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

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

As contribuições efetuadas são registadas como gasto com o pessoal na demonstração dos resultados consolidados.

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

3.17 Provisões

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

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

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

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

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.

3.18 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 dos resultados consolidados conjuntamente com os ativos a que estão associados, na rubrica de outros rendimentos e ganhos.

Os subsídios à exploração são reconhecidos como rendimentos na demonstração dos resultados consolidados 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.

3.19 Locações

Locações de ativos fixos tangíveis, relativamente às quais a SATA detém substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à propriedade do ativo são classificadas como locações financeiras. São igualmente classificadas como locações financeiras os acordos em que a análise de uma ou mais situações particulares do contrato aponte para tal natureza. Todas as outras locações são classificadas como locações operacionais.

As locações financeiras são capitalizadas no início da locação pelo menor entre o justo valor do ativo locado e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação, cada um determinado à data de início do contrato. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de empréstimos obtidos. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados, são reconhecidos na demonstração dos resultados consolidados, no período a que dizem respeito.

Os ativos fixos tangíveis adquiridos através de locações financeiras são depreciados pelo menor entre o período de vida útil do ativo e o período da locação quando a SATA não tem opção de compra no final do contrato, ou pelo período de vida útil estimado quando o Grupo tem a intenção de adquirir os ativos no final do contrato.

Nas locações operacionais, as rendas a pagar são reconhecidas como gasto na demonstração dos resultados consolidados numa base linear, durante o período da locação.

3.20 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.

3.21 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 a venda é cancelada, o valor da venda é transferido desta rubrica para rendimentos do exercício ou para uma conta a pagar consoante o transporte tenha sido: i) efetuado pelo Grupo ou a venda cancelada sem direito a reembolso, ii) efetuado por outra transportadora aérea ou a venda cancelada com direito a reembolso, respetivamente, por um montante geralmente diferente do registado no momento da venda.

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

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

Programa SATA Imagine

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

No momento da venda de um bilhete, o Grupo considera que tem uma obrigação de desempenho separada correspondente aos pontos do programa SATA Imagine atribuídos. Com base no histórico do número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas no final de cada exercício e na valorização unitária atribuída, o Grupo procede ao reconhecimento do diferimento do 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.

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

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.

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

As compensações financeiras atribuídas pelo Governo Regional dos Açores como contrapartida do serviço público são reconhecidas no período em que se satisfaz a obrigação de desempenho. Estas compensações são calculadas trimestralmente, na proporção anual atribuída pelos termos contratualmente previstos e em resultado do

concurso público ganho pelo Grupo e apenas são reconhecidas quando existe uma certeza razoável de que o Grupo cumpre com as condições de atribuição das mesmas e de que estas irão ser recebidas.

3.22 Concessão de serviço público aeroportuário

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

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

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infraestruturas:

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

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

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

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

3.23 Ativos não correntes detidos para venda

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

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

3.24 Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

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

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

As **atividades operacionais** englobam os recebimentos de clientes e os pagamentos a fornecedores, ao pessoal e outros relacionados com a atividade operacional. Englobam, ainda, os pagamentos de impostos indiretos líquidos, do imposto sobre o rendimento e os pagamentos relacionados com benefícios de reforma.

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

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

3.25 Eventos subsequentes

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

4.1 Fatores do risco financeiro

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

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

i. Risco de taxa de câmbio

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

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 tem como referência métricas definidas internamente. Estas métricas são influenciadas pela evolução das atividades e negócios do Grupo.

As estratégias de gestão do risco cambial do Grupo podem envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, face ao potencial de limitação de exposição cambial, associado às compras futuras, aos créditos a receber e a pagar, a empréstimos não vencidos, entre outros.

A exposição do Grupo ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2018 e 2017, com base nos valores da posição financeira consolidada, dos ativos e passivos financeiros do Grupo, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2018			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	1.262.296	1.303.600	19.969	2.585.865
Clientes	2.626.518	250.196	117.544	2.994.258
Outras contas a receber	6.875.314	1.371.447	5.749	8.252.510
	10.764.128	2.925.243	143.262	13.832.633
PASSIVOS				
Empréstimos obtidos	-	-	-	-
Fornecedores	6.048.832	974.976	118.590	7.142.398
Outras contas a pagar	6.601.054	683.658	17.459	7.302.171
	12.649.886	1.658.634	136.049	14.444.569
	2017			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	1.446.030	1.277.192	22.356	2.745.579
Clientes	2.298.873	424.054	67.093	2.790.020
Outras contas a receber	5.662.583	744.408	-	6.406.991
	9.407.486	2.445.655	89.449	11.942.590
PASSIVOS				
Empréstimos obtidos	-	-	-	-
Fornecedores	5.589.927	786.966	83.145	6.460.038
Outras contas a pagar	1.813.904	1.585.501	19.771	3.419.176
	7.403.831	2.372.467	102.916	9.879.214

Em 31 de dezembro de 2018, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de 61 milhares de Euros (2017: 206 milhares de Euros).

ii. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2018 ou 2017, 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 do Grupo ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

Do valor total de contas a receber de clientes, os saldos das companhias de aviação e de agências de viagens, são regularizados, principalmente, através dos sistemas IATA Billing and Settlement Plan ("BSP") e IATA Clearing House ("ICH"), o que minimiza, substancialmente, o risco de crédito do Grupo.

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 o Grupo apenas avalia a probabilidade de ocorrer um incumprimento para os fluxos de caixa que se vencem nos próximos 12 meses.

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

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.

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

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

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2018			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	49.980.563	71.717.363	74.636.250
- descobertos bancários	2.004.155	-	-
- locações financeiras	9.697.776	27.349.253	21.293.719
Fornecedores	48.293.876	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	32.744.561	4.500.000	-
	142.720.931	103.566.616	95.929.969
	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2017			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	54.648.393	59.298.070	4.962.727
- factoring	1.056.062	-	-
- descobertos bancários	1.987.858	-	-
- locações financeiras	9.593.684	32.025.272	25.996.973
Fornecedores	55.713.917	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	36.868.658	-	-
	159.868.572	91.323.342	30.959.700

iv. Risco de taxa de juro

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

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

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

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total do Grupo subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2018 e 2017.

Tendo por referência a dívida líquida do Grupo em 31 de dezembro de 2018, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de 2.342 milhares de Euros (2017: 1.882 milhares de Euros).

4.2 Gestão do risco de capital

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

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras do Grupo 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)

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

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

5.2 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 às tabelas de mortalidade utilizadas.

5.3 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.4 Imparidade (Nota 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 SATA, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital, bem como por quaisquer outras alterações, quer internas quer externas, ao Grupo.

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.

5.5 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

O Grupo 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.

5.6 Programa de fidelização (Nota 14)

O Grupo 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 consolidadas.

5.7 Impostos (Nota 9)

De acordo com a IAS 12, o Grupo 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. O Grupo analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos e reconhece uma perda por imparidade sempre que seja provável que esses ativos não sejam realizáveis, com base em informação histórica sobre o lucro tributável, na projeção do lucro tributável futuro e no tempo estimado de reversão das diferenças temporárias.

5.8 Manutenção de frota aérea (Nota 23)

O Grupo incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação operacional. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, o Grupo terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais durante o período de locação. A SATA especializa esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave, nomeadamente horas ou ciclos voados. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes a utilização e condição da aeronave e os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, alteração significativa da utilização da aeronave e suas condições de navegabilidade, renegociação de contratos de locação, assim como alterações no custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados pela SATA, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 os movimentos registados 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 2018									
Custo de aquisição	73.312	1.151.621	124.387.882	626.591	1.784.350	6.549.263	6.593.762	-	141.166.781
Depreciações acumuladas	-	(590.589)	(72.101.919)	(557.829)	(1.679.146)	(6.309.700)	(6.447.652)	-	(87.686.835)
Valor líquido	73.312	561.032	52.285.963	68.762	105.204	239.563	146.110	-	53.479.946
Movimento de 2018									
Adições	-	-	2.256.499	-	132.624	122.527	35.938	204.050	2.751.638
Alienações	-	-	(88.145)	(24.200)	-	-	-	-	(112.345)
Transferências e abates	-	-	(106.879)	-	-	-	-	-	(106.879)
Transferências de ativos não correntes detidos para venda (Nota 39)	-	-	1.557.508	-	-	-	-	-	1.557.508
Depreciação - exercício	-	(85.735)	(7.357.149)	(16.581)	(49.112)	(147.064)	(28.391)	-	(7.684.032)
Depreciação - alienações	-	-	88.145	22.183	-	13.559	-	-	123.887
Depreciação - transf. e abates	-	-	77.945	-	-	58.947	-	-	136.892
Depreciação - transf. de ativos não correntes detidos para venda (Nota 39)	-	-	(915.276)	-	-	-	-	-	(915.276)
	-	(85.735)	(4.487.352)	(18.598)	83.512	47.969	7.547	204.050	(4.248.607)
31 de dezembro de 2018									
Custo de aquisição	73.312	1.151.621	128.006.865	602.391	1.916.974	6.671.790	6.629.700	204.050	145.256.703
Depreciações acumuladas	-	(676.324)	(80.208.254)	(552.227)	(1.728.258)	(6.384.258)	(6.476.043)	-	(96.025.364)
Valor líquido	73.312	475.297	47.798.611	50.164	188.716	287.532	153.657	204.050	49.231.339

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2017									
Custo de aquisição	73.312	1.151.620	169.545.818	615.712	1.758.035	6.457.030	6.623.247	105.000	186.329.774
Imparidade acumulada	-	-	(108.885)	-	-	-	-	-	(108.885)
Depreciações acumuladas	-	(504.854)	(107.352.446)	(541.996)	(1.627.931)	(6.265.063)	(6.401.570)	-	(122.693.860)
Valor líquido	73.312	646.766	62.084.487	73.716	130.104	191.967	221.677	105.000	63.527.029
Adições	-	-	2.945.358	10.879	37.925	167.033	15.011	-	3.176.206
Transferências e abates	-	-	(55.778)	-	(11.610)	(74.800)	(44.495)	(105.000)	(291.683)
Imparidade - exercício	-	-	(1.882.241)	-	-	-	-	-	(1.882.241)
Transferência para Ativos não correntes detidos para venda (Nota 39)	-	-	(2.575.697)	-	-	-	-	-	(2.575.697)
Depreciação - exercício	-	(85.735)	(8.278.428)	(15.833)	(62.825)	(119.436)	(46.578)	-	(8.608.835)
Depreciação- transf. e abates	-	-	48.261	-	11.610	74.799	496	-	135.166
	-	(85.735)	(9.798.525)	(4.954)	(24.900)	47.596	(75.566)	(105.000)	(10.047.084)
31 de dezembro de 2017									
Custo de aquisição	73.312	1.151.621	124.387.882	626.591	1.784.350	6.549.263	6.593.762	-	141.166.781
Depreciações acumuladas	-	(590.589)	(72.101.919)	(557.829)	(1.679.146)	(6.309.700)	(6.447.652)	-	(87.686.835)
Valor líquido	73.312	561.032	52.285.963	68.762	105.204	239.563	146.110	-	53.479.946

Em 2018 e 2017, a frota aérea própria do Grupo era composta por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010 e o respetivo equipamento de reserva desses aviões.

O aumento da rubrica equipamento básico no exercício de 2018, no montante de total 2.256.499 Euros, respeita, essencialmente inspeções realizadas aos motores do avião CS-TRF, no montante de 1.635.726 Euros. Adicionalmente, registaram-se adições de outro tipo de equipamento básico que não relacionado com frota aérea, no montante de 505.094 Euros.

No decurso do exercício de 2017, as aquisições de equipamento básico no montante de 2.945.358, compreendem essencialmente inspeções realizadas à grande manutenção do reator do avião Q200 CS-TRC e CS-TRB nos montantes de 1.168.550 Euros e 506.464 Euros, respetivamente, e a manutenções de trens de aterragem dos aviões CS-TRE e CS-TRF, nos montantes de 462.253 Euros, 45.253 Euros, respetivamente.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 1.882.241 Euros relativamente à frota A310, tendo por base as propostas de compra recebidas. Na sequência das intenções de alienação da frota A310 no decorrer de 2018, os referidos ativos foram reclassificados para a rubrica de ativos não correntes detidos para venda (Nota 39).

Em outubro de 2018 procedeu-se à alienação efetiva das aeronaves A310, as quais se encontravam classificadas em 31 de dezembro de 2017, como ativos não correntes detidos para venda, conforme Nota 39. No entanto, parte dos sobressalentes associados a estas aeronaves não foram objeto de alienação, tendo então sido reclassificados para a rubrica de ativos fixos tangíveis, no montante líquido de 642.232 Euros.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017 o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, incluindo custos adicionais incorridos, adquiridos sob o regime de locação financeira é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Valor bruto	98.376.118	96.740.392
Depreciações acumuladas	(53.893.630)	(47.178.423)
	<u>44.482.488</u>	<u>49.561.969</u>

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

7. Ativos Intangíveis

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

	<u>Programas computador</u>	<u>Outros Ativos Intangíveis</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2018			
Custo de aquisição	1.160.661	241.153	1.401.814
Amortizações acumuladas	<u>(988.547)</u>	<u>(219.892)</u>	<u>(1.208.439)</u>
Valor líquido	<u>172.114</u>	<u>21.261</u>	<u>193.375</u>
Amortização - exercício	<u>(67.978)</u>	<u>(20.073)</u>	<u>(88.051)</u>
	<u>(67.978)</u>	<u>(20.073)</u>	<u>(88.051)</u>
31 de dezembro de 2018			
Custo de aquisição	1.160.661	241.153	1.401.814
Amortizações acumuladas	<u>(1.056.525)</u>	<u>(239.965)</u>	<u>(1.296.490)</u>
Valor líquido	<u>104.136</u>	<u>1.188</u>	<u>105.324</u>
	<u>Programas computador</u>	<u>Outros Ativos Intangíveis</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2017			
Custo de aquisição	1.160.661	238.481	1.399.142
Amortizações acumuladas	<u>(918.272)</u>	<u>(196.578)</u>	<u>(1.114.850)</u>
Valor líquido	<u>242.389</u>	<u>41.903</u>	<u>284.292</u>
Adições	-	2.672	2.672
Amortização - exercício	<u>(70.275)</u>	<u>(23.314)</u>	<u>(93.589)</u>
	<u>(70.275)</u>	<u>(20.642)</u>	<u>(90.917)</u>
31 de dezembro de 2017			
Custo de aquisição	1.160.661	241.153	1.401.814
Amortizações acumuladas	<u>(988.547)</u>	<u>(219.892)</u>	<u>(1.208.439)</u>
Valor líquido	<u>172.114</u>	<u>21.261</u>	<u>193.375</u>

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

8. Investimentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a instrumentos de capital detidos nas seguintes entidades:

Designação	atividade	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	2018	2017
<u>Empresas associadas:</u>					
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria		Ponta Delgada	30%	12.500	12.500
Associação de Turismo dos Açores		Ponta Delgada	25%	-	20.000
<u>Participadas:</u>					
France Telecom		França	nd	41.514	41.514
Sociedade Ilhas de Valor, S.A.		Ponta Delgada	1%	25.000	25.000
Outras		-	-	447	447
				79.461	99.461

No seguimento da Resolução do Conselho do Governo Regional dos Açores nº 74/2018 de 20 de junho de 2018, que autoriza a desvinculação das entidades públicas a associações como a ATA - Associação de Turismo dos Açores, a SATA procedeu ao desreconhecimento da participação financeira que detinha na ATA.

9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira consolidada pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos e passivos foi de 18,3%. No caso dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, a taxa de imposto utilizada foi de 16,8%.

Ativos por impostos diferidos

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

	<u>Provisões</u>	<u>Prejuízos fiscais</u>	<u>Responsabilidades com benefícios pós-emprego</u>	<u>Outros</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2018	15.924	10.460.508	1.037.267	54.188	11.567.886
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	4.500.000	(106.002)	-	4.393.999
Movimento do exercício	-	4.500.000	(106.002)	-	4.393.999
A 31 de dezembro de 2018	15.924	14.960.508	931.265	54.188	15.961.885

	<u>Provisões</u>	<u>Prejuízos fiscais</u>	<u>Responsabilidades com benefícios pós-emprego</u>	<u>Outros</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2017	15.924	10.460.508	1.162.639	54.188	11.693.258
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	-	(125.372)	-	(125.372)
Movimento do exercício	-	-	(125.372)	-	(125.372)
A 31 de dezembro de 2017	15.924	10.460.508	1.037.267	54.188	11.567.886

A cada data de relato é efetuada uma reapreciação das diferenças temporárias, subjacentes aos ativos por impostos diferidos, no sentido de reconhecer ativos por impostos diferidos, não registados anteriormente, por não terem preenchido as condições para o seu registo, e/ou para reduzir o montante dos impostos diferidos ativos registados em função da expectativa atual da sua recuperação futura.

Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação, em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2013, 2014 a 2016 e a partir de 2017 são reportáveis durante um período de cinco, doze 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.

Em 31 de dezembro de 2018, 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 2018	Ano limite para dedução
2013	16.314.676	2018
2014	84.063.187	2026
2015	22.352.875	2027
2016	10.447.283	2028
2017	35.663.220	2022
2018 (estimado)	<u>57.795.282</u>	2023
	<u>226.636.523</u>	

Tendo em consideração o período de reporte dos prejuízos fiscais gerados entre 2014 e 2016, para doze anos, a Empresa considerou que os prejuízos fiscais gerados de 2014 a 2016 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:

	<u>Reavaliação Frota</u>
A 1 de janeiro de 2018	1.048.462
Constituição/reversão por capital	-
Constituição/reversão por resultados	<u>(106.002)</u>
Movimento do exercício	<u>(106.002)</u>
A 31 de dezembro de 2018	<u>942.460</u>

	<u>Reavaliação Frota</u>
A 1 de janeiro de 2017	1.173.834
Constituição/reversão por capital	-
Constituição/reversão por resultados	<u>(125.372)</u>
Movimento do exercício	<u>(125.372)</u>
A 31 de dezembro de 2017	<u>1.048.462</u>

A reavaliação resulta da atualização do valor da frota aérea efetuada na data da transição para as IFRS.

10. Inventários

O detalhe dos inventários em 31 de dezembro de 2018 e 2017 é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Mercadorias	159.024	117.325
Matérias primas	<u>3.476.972</u>	<u>3.573.755</u>
Imparidade de inventários	<u>(1.453.995)</u>	<u>(1.137.189)</u>
Total inventários	<u>2.182.001</u>	<u>2.553.891</u>

O custo dos inventários reconhecidos em 2018 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 2.471.079 Euros (em 2017: 2.602.503 Euros).

Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2018 e 2017, é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
A 1 de janeiro	1.137.189	1.120.189
Aumentos	316.806	17.000
Utilizações	-	-
Reduções	-	-
A 31 de dezembro	<u>1.453.995</u>	<u>1.137.189</u>

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

11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	<u>2018</u>			<u>2017</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Cientes	9.390.956	2.183.570	11.574.526	15.702.606	2.158.236	17.860.842
Cientes de cobrança duvidosa	-	-	-	-	-	-
Imparidade clientes	<u>(2.201.258)</u>	-	<u>(2.201.258)</u>	<u>(3.788.067)</u>	-	<u>(3.788.067)</u>
Cientes	<u>7.189.698</u>	<u>2.183.570</u>	<u>9.373.268</u>	<u>11.914.539</u>	<u>2.158.236</u>	<u>14.072.775</u>

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 2.183.570 Euros (2017: 2.158.236 Euros) resulta de valores a receber da American Express cuja expectativa de realização é superior a 1 ano.

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2018 e 2017, é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
A 1 de janeiro	3.788.067	3.438.885
Aumentos / Reduções	97.768	352.420
Utilizações	<u>(1.684.577)</u>	<u>(3.238)</u>
A 31 de dezembro	<u>2.201.258</u>	<u>3.788.067</u>

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

A utilização de perdas por imparidade registadas em exercícios anteriores resulta do desreconhecimento de dívidas de clientes cujos processos de insolvência terminaram, sem a recuperação do montante em dívida.

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 2018 e 2017, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Pagamentos por conta	(448.512)	(319.734)
Retenções na fonte	(753)	(22.889)
Estimativa de IRC (Nota 34)	<u>706.756</u>	<u>357.494</u>
Total	<u>257.491</u>	<u>14.871</u>

13. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Secretaria Regional do Turismo e Obras Públicas (Nota 38)	27.949.831	-	27.949.831	21.764.855	-	21.764.855
Entradas de capital por realizar (Nota 16 e 38)	7.520.662	26.485.852	34.006.514	-	-	-
Depósitos de garantia - locação operacional	420.919	6.341.645	6.762.564	3.295.633	5.574.973	8.870.606
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
DRPFE	982.790	-	982.790	564.606	-	564.606
Adiantamentos efectuados ao pessoal	429.470	-	429.470	357.226	-	357.226
Depósitos de segurança	393.245	-	393.245	-	-	-
Valores a receber de seguradoras	300.470	-	300.470	-	-	-
IVA Intracomunitário	9.956	-	9.956	277.598	-	277.598
Direção Geral do Tesouro	-	-	-	317.370	-	317.370
Outros	1.771.390	-	1.771.390	2.651.228	-	2.651.228
Saldos devedores de fornecedores	1.316.412	-	1.316.412	1.295.098	-	1.295.098
Acréscimo proveitos						
Juros (Nota 38)	1.416.484	-	1.416.484	-	-	-
Outros (Nota 38)	18.769.305	-	18.769.305	26.169.946	-	26.169.946
Imparidade de outros devedores	(1.136.580)	-	(1.136.580)	(1.136.580)	-	(1.136.580)
Outras contas a receber	61.280.934	32.827.497	94.108.431	56.693.560	5.574.973	62.268.533

O montante a receber da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas de 27.949.831 Euros respeita: (i) à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos, prestados pela Empresa SATA Air Açores na Região Autónoma dos Açores validada a esta data, no montante de 27.573.997 Euros; (ii) valores a receber pela subsidiária SATA Gestão de Aeródromos no montante de 375.834 Euros.

Relativamente à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, o montante é calculado nos termos previstos e em resultado do concurso público ganho pela Empresa SATA Air Açores. O movimento ocorrido nesta rubrica no exercício de 2018 e 2017, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2018 e 2017, é como segue:

	2018							Total
	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	-	13.940.933	(1.314.576)	6.283.080	2.000.000	209.150	84.168	21.202.754
Compensação (Nota 28)	24.741.093	-	-	-	-	-	-	24.741.093
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	6.094.000	-	-	-	-	-	-	6.094.000
Transferências	(12.596.656)	16.146.152	3.723.376	(1.284.568)	-	-	(31.565)	5.956.739
Recebimentos	(18.238.437)	(9.773.352)	(2.408.800)	-	-	-	-	(30.420.589)
Saldo final	-	20.313.733	-	4.998.512	2.000.000	209.150	52.603	27.573.997

	2017						Total
	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	-	8.754.189	21.404.958	2.945.174	209.150	1.357.255	34.670.726
Compensação (Nota 28)	28.737.259	2.825.435	-	-	-	-	31.562.694
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	2.581.128	-	-	-	-	-	2.581.128
Transferências	(17.377.455)	(5.869.636)	-	(1.488)	-	-	(23.248.579)
Recebimentos	-	(7.024.564)	(15.121.878)	(943.686)	-	(1.273.087)	(24.363.215)
Saldo final	13.940.933	(1.314.576)	6.283.080	2.000.000	209.150	84.168	21.202.754

Em 31 de dezembro de 2018, o montante a receber da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas pela subsidiária SATA Gestão de Aeródromos no montante de 375.834 Euros é referente a serviços prestados ao abrigo da concessão. Afetos à concessão, encontram-se ainda registados 982.790 Euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais. Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas no montante de 4.323.248 Euros (Nota 23).

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, o detalhe dos serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas e a subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPEE, detalham-se como segue:

Ilha	2018				A pagar
	Total Previsto por protocolo	Total Executado	Total Recebido	Ajustamentos	
Pico	9.886.113	9.058.357	(9.635.869)	-	(577.511)
S. Jorge	29.953.544	29.000.057	(29.734.296)	-	(734.239)
Flores	886.877	674.973	(806.917)	-	(131.944)
Corvo	7.735.715	4.518.315	(4.954.425)	-	(436.110)
Graciosa	9.557.716	3.878.687	(5.339.340)	-	(1.460.653)
Compensações adicionais	-	328.878	-	(328.878)	-
	58.019.964	47.459.267	(50.470.847)	(328.878)	(3.340.458)

Ilha	2017			
	Total Previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	Por receber
Pico	9.484.506	8.522.180	(8.715.266)	(193.085)
S. Jorge	29.827.937	28.907.523	(26.290.316)	2.617.207
Flores	826.877	674.973	(746.917)	(71.944)
Corvo	7.646.215	2.268.552	(3.455.671)	(1.187.118)
Graciosa	6.261.164	3.249.961	(3.950.800)	(700.839)
Compensações adicionais	-	328.878	-	328.878
	54.046.698	43.952.067	(43.158.969)	793.098

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, 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 1.416.484 Euros (2017: 852.282 Euros), ainda não confirmados/ validados por esta entidade (Nota 33 e 38).

Em 31 de dezembro de 2018, a rubrica de outros acréscimos de proveitos, respeita, maioritariamente, à especialização dos reequilíbrios financeiros dos anos de 2016 a 2018 a debitar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas no montante de 10.362.507 Euros (Nota 38), acrescida da especialização do valor de compensação financeira a receber por contrapartida de serviços públicos prestados pela SATA Air Açores na Região Autónoma dos Açores no último trimestre de 2018, no montante de 6.502.656 Euros, ainda não confirmada/validada pela Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas (Nota 28). Adicionalmente, estão também registados montantes decorrentes da recuperação a locadoras de gastos incorridos com a manutenção de aeronaves no montante de 1.419 milhares de euros por parte da subsidiária SATA Internacional.

O detalhe dos reequilíbrios financeiros registados na rubrica de outros acréscimos de proveitos em 31 de dezembro de 2018, é como segue:

	<u>2018</u>
Reequilíbrios financeiros	
Ano 2016	1.687.379
Ano 2017	2.581.128
Ano 2018	<u>6.094.000</u>
	<u>10.362.507</u>

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 31 de dezembro de 2018, encontravam-se realizados 14.574.221 Euros, diferindo-se a realização do valor remanescente, no montante total de 34.006.514 Euros.

O saldo a receber de depósitos de garantia correntes e não correntes em 31 de dezembro de 2018, no montante de 420.919 Euros e 6.341.645 Euros respetivamente (2017: 3.295.633 Euros e 5.574.973 Euros, respetivamente) , compreendem os depósitos de caução entregues pela subsidiária SATA Internacional como garantia dos contratos de *leasing* operacional de aeronaves.

O saldo a receber da ATA – Associação do Turismo dos Açores, no montante de 1.136.580 Euros, respeita ao valor pendente de receber de incentivos obtidos daquela instituição para algumas rotas realizadas pelo Grupo em anos anteriores na Europa, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total.

Em 31 de dezembro de 2017, o saldo a recuperar da Direção Geral do Tesouro no montante de 317.370 Euros, está relacionado com as Indemnizações compensatórias relativas a voos regulares e reencaminhamentos, incluindo o parcial da tarifa suportada pelo Estado referente às rotas da Região Autónoma dos Açores e encaminhamentos entre ilhas. Estes montantes correspondem a bilhetes vendidos pela SATA, podendo ser voados por esta ou por companhias terceiras, os quais foram integralmente recebidos em 2018.

Importa salientar que a 29 de março de 2015, o espaço aéreo açoriano foi liberalizado, pelo que estes montantes deixaram de existir.

Os montantes apresentados como saldos devedores de fornecedores respeitam, essencialmente, a adiantamentos prestados à data de 31 de dezembro de 2018 e 2017.

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

21. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

Descrição	2018	2017
Fornecedores c/c	48.236.999	55.645.568
Faturas em receção e conferência	56.877	68.349
Total fornecedores	48.293.876	55.713.917

A variação observada no saldo de fornecedores decorre de pagamentos realizados mediante um esforço de tesouraria adicional efetuado pela Empresa.

14. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	2018	2017
Gastos diferidos		
Rendas	3.455.573	616.143
Seguros	13.111	183.896
Outros	553.543	103.177
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	701.665	393.490
Outros ativos correntes	4.723.892	1.296.706

Em 31 de dezembro de 2018, os gastos diferidos são maioritariamente referentes às rendas das aeronaves que a SATA tem em regime de locação operacional. A variação verificada nesta rubrica, deve-se ao facto de em 31 de dezembro de 2018 existir um maior número de aeronaves em regime de locação operacional conjugado com o facto das locadoras estarem a faturar cerca de 2 meses de rendas antecipadamente.

15. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Caixa	293.428	113.576
Depósitos bancários	5.435.003	3.639.590
Caixa e equivalentes de caixa	<u>5.728.431</u>	<u>3.753.166</u>

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 consolidados para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017 é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Caixa	293.428	113.576
Descobertos bancários (Nota 19)	(2.004.155)	(1.987.858)
Depósitos bancários	5.435.003	3.639.590
Caixa e seus equivalentes	<u>3.724.276</u>	<u>1.765.308</u>

16. Capital

Por deliberação em Assembleia Geral de acionistas, na sequência da 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 acionista da SATA Air Açores, a SATA - Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A. deliberou um aumento de capital social em dinheiro, no montante total de 44.983.945 Euros. Do aumento de capital deliberado, foram realizados 10.977.431 Euros, diferindo-se a realização do valor remanescente de acordo com o disposto nos artigos 277º n.º2 e 285º n.º1, ambos do Código das Sociedades Comerciais, no montante total de 34.006.514 Euros (Nota 38).

O montante subscrito e não realizado no montante de 34.006.514 Euros, encontra-se registado como um valor a receber (Nota 13). Importa salientar que a realização deste aumento de capital encontra-se assegurada pela Região Autónoma dos Açores, atendendo ao processo de dissolução em curso da SATA SGPS.

Em 31 de dezembro de 2018, o capital social do Grupo é representado por 13.078.047 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA - Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A.

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 2018 e 2017 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor, totalizando 1.396.612 Euros.

Reserva de conversão cambial

As diferenças de câmbio, resultantes da transposição de unidades operacionais em moeda estrangeira, são registadas no capital próprio, nesta rubrica, nomeadamente relativamente à conversão cambial das subsidiárias Azores Airlines Vacations Canada e Azores Airlines Vacations América.

18. Provisões

No decurso dos exercícios de 2018 e 2017 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2018	246.500	81.093	327.593
Dotação	353.254	-	353.254
Utilização	-	-	-
A 31 de dezembro de 2018	599.754	81.093	680.847
	Processos judiciais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2017	385.500	84.228	469.728
Dotação	-	-	-
Utilização	(139.000)	(3.135)	(142.135)
A 31 de dezembro de 2017	246.500	81.093	327.593

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

19. 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	2018			2017		
		Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Empréstimos bancários :							
Cessão Créditos	Santander	11.550.000	-	11.550.000	7.900.000	5.200.000	13.100.000
Cessão Créditos	MONTEPIO	-	6.358.109	6.358.109	6.980.574	2.801.000	9.781.574
Cessão Créditos	CGD	3.149.059	12.251.882	15.400.941	2.999.059	15.400.941	18.400.000
Cessão Créditos	BIC	4.619.000	9.322.244	13.941.244	2.245.000	11.696.244	13.941.244
Cessão Créditos	BCP	1.898.333	13.967.498	15.865.831	1.748.333	15.865.235	17.613.568
Cessão Créditos	CEMAH	1.000.000	-	1.000.000	1.000.000	-	1.000.000
Cessão Créditos	BPI	2.340.321	9.361.284	11.701.605	-	-	-
Empréstimos bancários	MONTEPIO	1.000.000	3.500.000	4.500.000	5.000.000	-	5.000.000
Empréstimo Obrigacionista	DBI	-	65.000.000	65.000.000	-	-	-
Conta corrente caucionada	Santander	2.700.000	-	2.700.000	4.332.500	-	4.332.500
Conta corrente caucionada	BCP	3.646.667	-	3.646.667	4.331.483	-	4.331.483
Conta corrente caucionada	CCA	2.000.000	-	2.000.000	3.600.000	-	3.600.000
Conta corrente caucionada	BCP	3.000.000	-	3.000.000	3.000.000	-	3.000.000
Conta corrente caucionada	Novo Banco Açores	3.000.000	-	3.000.000	3.000.000	-	3.000.000
Factoring	Santander	-	-	-	1.056.062	-	1.056.062
Confirming	BCP	115.180	-	115.180	267.988	-	267.988
Outros	BCP	840.000	420.000	1.260.000	1.260.000	1.260.000	2.520.000
Outros	CCA	1.024.284	3.056.726	4.081.010	989.466	4.081.014	5.070.480
Outros	CEMAH	859.975	1.440.025	2.300.000	420.560	1.879.440	2.300.000
Descobertos bancários (Nota 15)		2.004.155	-	2.004.155	1.987.858	-	1.987.858
		44.746.974	124.677.768	169.424.742	52.118.883	58.183.874	110.302.757
Locações financeiras:							
Locação financeira	Banco Europeu Investimento	3.359.091	6.718.182	10.077.273	3.359.091	10.077.273	13.436.364
Locação financeira	Novo Banco Leasing e Factoring	3.134.620	33.319.625	36.454.245	2.996.015	36.454.245	39.450.260
Locação financeira	Caixa Leasing	1.420.272	1.420.641	2.840.913	1.419.953	2.840.912	4.260.865
Locação financeira	BCP	115.962	227.967	343.929	59.138	141.315	200.453
Locação financeira	DLL	23.585	55.172	78.757	23.187	78.757	101.944
Locação financeira	MONTEPIO	7.201	17.928	25.129	-	-	-
Locação financeira	RCI	5.958	16.601	22.559	-	-	-
		8.066.689	41.776.116	49.842.805	7.857.384	49.592.502	57.449.886
Custos Iniciais com Financiamentos Obtidos		(625.826)	(4.951.645)	(5.577.471)	(143.368)	(441.654)	(585.022)
Acréscimo de juros		456.745	-	456.745	374.029	-	374.029
		52.644.582	161.502.239	214.146.821	60.206.928	107.334.722	167.541.650

No final do exercício de 2018, as linhas de crédito contratadas pelo Grupo estavam utilizadas na sua totalidade.

Os empréstimos bancários obtidos junto do BCP no montante de 15.865.831 Euros, BIC no montante de 13.941.244 Euros, CGD no montante de 15.400.941 Euros, BPI no montante de 11.701.605 Euros, Montepio no montante de 6.358.109 Euros, Santander no montante de 11.550.000 Euros, Caixa Económica da Misericórdia de Angra do Heroísmo no montante de 1.000.000 Euros, têm como garantia real atribuída as receitas passadas e/ou futuras associadas aos contratos de obrigações de serviço público celebrados com a Região Autónoma dos Açores, assim como os aumentos de capital deliberados a realizar nos próximos 5 anos.

De salientar que, com exceção do empréstimo obrigacionista com o DBI e a conta corrente caucionada com o CCA, a totalidade dos empréstimos obtidos foi negociada com taxas de juro variáveis e em Euros.

Em 5 de dezembro de 2018 foi deliberado em Assembleia Geral, a emissão pela Empresa SATA Air Açores de um empréstimo obrigacionista, a 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,965%, no montante de 65 milhões de Euros. O referido empréstimo tem como garantia real o aval prestado pelo Governo da Região Autónoma dos Açores.

Os custos iniciais com financiamentos obtidos correspondem a comissões de abertura de novos financiamentos que são diferidas ao longo do período dos respetivos contratos. Em dezembro de 2018, a emissão do empréstimo obrigacionista resultou em comissões iniciais de cerca de 5.000.000 Euros.

Empréstimos

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Até 1 anos	44.746.974	52.118.883
Entre 2 e 5 anos	59.677.768	53.472.874
Superior a 5 anos	65.000.000	4.711.000
	<u>169.424.742</u>	<u>110.302.757</u>

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

Locações financeiras

O Grupo regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação financeira. Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 o Grupo tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação financeira.

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação financeira negociados pelo Grupo detalha-se como se segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Locações Financeiras - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	9.697.776	9.593.684
Entre 1 e 5 anos	27.349.253	32.025.277
Mais de 5 anos	21.293.718	25.996.972
	<u>58.340.747</u>	<u>67.615.933</u>
Custos financeiros futuros das locações financeiras	(8.497.942)	(10.166.047)
Valor atual do passivo das locações financeiras	<u>49.842.805</u>	<u>57.449.886</u>

O valor atual do passivo das locações financeiras é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Até 1 ano	8.066.689	7.857.384
Entre 1 e 5 anos	22.493.328	26.570.196
Mais de 5 anos	19.282.788	23.022.306
	<u>49.842.805</u>	<u>57.449.886</u>

As responsabilidades com locações financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017 respeitam essencialmente a duas aeronaves Bombardier Q200 e quatro aeronaves Bombardier Q 400 da subsidiária SATA Air Açores.

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Saldo em 1 de janeiro	167.541.650	160.837.235
Varição dos descobertos bancários	16.297	(2.663.976)
Recebimentos de empréstimos obtidos	150.622.374	128.814.893
Pagamentos de empréstimos bancários	(91.516.686)	(137.696.427)
Recebimentos de locações financeiras	-	40.500.000
Pagamentos de locações financeiras	(7.607.082)	(22.025.581)
Outros (custos iniciais e juros)	(4.909.732)	(224.494)
Saldo em 31 de dezembro	214.146.821	167.541.650

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

O Grupo concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados da subsidiária SATA Air Açores que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003. Para os pilotos da SATA Air Açores e da subsidiária SATA Internacional foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na nota 3.16.

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

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

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2018 e 2017 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:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Taxa anual de desconto	1,65%	1,65%
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

O montante da obrigação reconhecida na demonstração da posição financeira consolidada é determinado como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Valor presente das obrigações	28.766.183	30.014.805
Justo valor dos ativos do plano	<u>(21.789.279)</u>	<u>(23.216.429)</u>
Obrigação na demonstração da posição financeira	<u>6.976.904</u>	<u>6.798.376</u>

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 2017	30.283.348	(22.440.601)	7.842.747
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	60.779	-	60.779
Juro líquido	605.677	(433.871)	171.806
Sub-total	666.456	(433.871)	232.585
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(354.221)	(354.221)
Variação pressupostos demográficos	-	-	-
Variação pressupostos financeiros	1.040.711	-	1.040.711
Ajuste de experiência	90.384	-	90.384
Sub-total	1.131.095	(354.221)	776.874
Contribuições	-	(1.586.227)	(1.586.227)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.598.491)	1.598.491	-
Benefícios pagos pela Empresa	(467.603)	-	(467.603)
A 31 de dezembro de 2017	30.014.805	(23.216.429)	6.798.376
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	61.465	-	61.465
Juro líquido	495.244	(370.912)	124.332
Sub-total	556.709	(370.912)	185.797
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	1.785.073	1.785.073
Variação pressupostos demográficos	-	-	-
Variação pressupostos financeiros	-	-	-
Ajuste de experiência	124.573	-	124.573
Sub-total	124.573	1.785.073	1.909.646
Contribuições	-	(1.449.536)	(1.449.536)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.462.525)	1.462.525	-
Benefícios pela Empresa	(467.379)	-	(467.379)
A 31 de dezembro de 2018	28.766.183	(21.789.279)	6.976.904

A remensuração negativa dos ativos do plano, no montante de 1.785.073 Euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 370.912 Euros, e a sua rentabilidade real, a qual resultou numa desvalorização efetiva de 1.414.161 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:

	2018	2017
Obrigações	14.141.242	12.316.316
Imóveis	1.917.457	2.400.579
Ações	2.636.503	4.206.817
Depósitos	1.525.250	1.474.243
Outros	1.568.828	2.818.474
	21.789.279	23.216.429

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2019, ascenderá a 76 milhares de Euros.

Análise de sensibilidade

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

	Taxa	2018
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	1,40%	30.493.641
Taxa de desconto anual das pensões	1,65%	28.766.183
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	1,90%	27.179.974

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

Planos de contribuição definida

Em 2018, o valor das contribuições definidas efetuadas pelo Grupo para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 1.011.122 Euros (987.383 Euros em 2017).

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 18.793.161 Euros e 19.188.007 Euros, respetivamente.

23. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros credores						
Governo Regional dos Açores (Nota 38)	5.000.000	-	5.000.000	14.300.000	-	14.300.000
Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas (Nota 13)	4.323.248	-	4.323.248			
Taxas aeronáuticas	3.819.803	-	3.819.803	3.841.827	-	3.841.827
Credores diversos	2.027.180	-	2.027.180	2.307.284	-	2.307.284
Adiantamentos de clientes	41.480	-	41.480	38.351	-	38.351
Acréscimos de gastos						
Remunerações a liquidar	7.129.760	-	7.129.760	6.927.474	-	6.927.474
Manutenção da frota aérea	741.842	4.500.000	5.241.842	139.296	-	139.296
Seguros	237.447	-	237.447	241.128	-	241.128
Outros acréscimos	4.023.780	-	4.023.780	2.728.362	-	2.728.362
Outras contas a pagar	27.344.540	4.500.000	31.844.540	30.523.722	-	30.523.722

A liquidação do empréstimo contraído junto do Governo Regional dos Açores no montante de 5 milhões de Euros ocorreu em janeiro de 2019.

A 31 de dezembro de 2018 o Grupo apresenta um montante a pagar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas, pelo facto de o montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Nota 13).

A rubrica de taxas aeronáuticas refere-se, essencialmente, a valores a pagar a diversas entidades, relacionados com taxas cobradas aos clientes nos bilhetes emitidos.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2019.

Os acréscimos de gastos para Manutenção da Frota Aérea refere-se à estimativa de custos que a SATA terá de incorrer aquando da preparação dos aviões em regime de locação operacional para entrega às respetivas entidades locadoras (*phase out*) e o custo com as próximas grandes manutenções nos aviões. Este montante foi apurado de acordo com as horas de voo realizadas por cada avião e tendo em conta um custo médio por hora de voo. A variação verificada deve-se, essencialmente, ao reforço dos custos estimados com o *redelivery* da aeronave A330, atendendo ao seu atual estado de manutenção e estimativa de utilização futura (Nota 1)

24. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Estado e outros entes públicos		
Imposto sobre o rendimento singular	1.042.986	748.584
Segurança social	1.268.942	2.649.264
Outros	1.032	1.123
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	2.887.836	2.731.022
Outros rendimentos diferidos	<u>199.225</u>	<u>214.943</u>
Outros passivos correntes	<u>5.400.021</u>	<u>6.344.936</u>

No âmbito da aplicação do IFRS 15– Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.21).

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 2018 e 2017:

	<u>2018</u>			
	<u>Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado</u>	<u>Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral</u>	<u>Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9</u>	<u>Total</u>
Ativos				
Clientes e contas a receber não corrente	35.011.067	-	-	35.011.067
Caixa e seus equivalentes	5.728.431	-	-	5.728.431
Clientes e outras contas a receber	48.284.843	-	20.185.789	68.470.632
Total Ativos financeiros	<u>89.024.341</u>	<u>-</u>	<u>20.185.789</u>	<u>109.210.130</u>
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	161.502.239	-	-	161.502.239
Outras contas a pagar não corrente	4.500.000	-	-	4.500.000
Empréstimos obtidos corrente	52.644.582	-	-	52.644.582
Fornecedores e outras contas a pagar	75.638.416	-	-	75.638.416
Total passivos financeiros	<u>294.285.237</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>294.285.237</u>

	2017			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				
Clientes e contas a receber não corrente	7.733.209	-	-	7.733.209
Caixa e seus equivalentes	3.753.166	-	-	3.753.166
Clientes e outras contas a receber	42.438.153	-	26.169.946	68.608.099
Total Ativos financeiros	53.924.528	-	26.169.946	80.094.474
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	107.334.722	-	-	107.334.722
Empréstimos obtidos corrente	60.206.928	-	-	60.206.928
Fornecedores e outras contas a pagar	86.237.639	-	-	86.237.639
Total passivos financeiros	253.779.289	-	-	253.779.289

26. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2018 e 2017, o Grupo não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

27. Vendas e Prestação de serviços

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

	2018	2017
Vendas de Produtos		
Merchandising	76.757	58.360
Sub-total	76.757	58.360
Prestação de Serviços		
Exploração aérea		
Voos Regulares	166.540.890	173.501.331
Operações Charter	511.281	2.536.296
Assistência a aviões de terceiros	3.623.993	2.629.590
Serviços de gestão aeroportuária	3.613.168	1.481.913
Taxa de terminal	1.209.692	1.134.264
Comissões de tráfego	479.527	415.085
Promoção - América do Norte	258.303	1.147.529
Outros	2.251.018	2.842.564
Sub-total	178.487.872	185.688.572
Vendas e prestações de serviços	178.564.629	185.746.932

A variação registada no montante das prestações de serviços em 2018 decorre da diminuição do número de passageiros quando comparado com o período homólogo. Esta diminuição está relacionada com a menor oferta de lugares disponíveis para o mercado externo.

28. Subsídios à exploração

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Subsídios à exploração:		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)		
janeiro a setembro	18.238.437	19.633.421
outubro a dezembro	6.502.656	8.251.556
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	6.094.000	2.581.128
Outros	335.945	220.392
	<u>31.171.038</u>	<u>30.686.497</u>

No âmbito de um projeto com a entidade *European Organisation for the Safety of Air Navigation* (EUROCONTROL), foi registado na rubrica de subsídios à exploração o montante de 335.945 Euros, referente ao valor recebido como comparticipação do investimento num sistema de navegação, denominado *Synchronised Performance Based Navigation Implementation Cohesion Europe*.

29. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2018 e 2017 é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Combustíveis e lubrificantes	46.479.714	48.476.425
Rendas e Alugueres	23.813.318	13.099.097
Fretamentos	16.978.432	9.821.759
Manutenção	14.540.237	11.781.560
Reservas de manutenção por horas de voo	14.115.235	16.183.611
Handling	10.691.941	11.624.405
Comissões	8.625.222	7.401.421
Taxas aeroportuárias	7.942.414	9.746.466
Catering	5.217.009	5.883.879
Comunicação	4.174.378	3.021.692
Serviços relativos a tráfego	3.815.072	3.641.190
Outras Taxas	3.771.493	5.028.643
Taxas relativas a voo	1.494.481	1.611.060
Conservação e reparação	1.008.535	3.354.889
Vigilância e segurança	972.235	982.960
Limpeza e higiene	856.102	787.600
Promoção - América do Norte	730.187	683.378
Deslocações e estadas	237.706	347.380
Manutenção de sistemas informáticas	-	608.819
Publicidade e propaganda	-	359.262
Outros	15.222.010	14.020.960
Fornecimentos e serviços externos	<u>180.685.721</u>	<u>168.466.456</u>

A diminuição dos gastos relacionados com combustíveis deve-se ao efeito conjunto da diminuição das quantidades consumidas compensada pelo aumento do preço médio do *jetfuel*.

O aumento na rubrica de rendas e alugueres deveu-se à entrada de uma aeronave A321 NEO em regime de locação operacional em dezembro de 2017, que contemplou um ano completo de gastos em 2018. Adicionalmente, em março de 2018, verificou-se a entrada de uma aeronave adicional A321 NEO.

O aumento dos gastos com fretamentos resultou da necessidade de suprir necessidades operacionais ao longo do ano de 2018.

30. Gastos com o pessoal

Os gastos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2018 e 2017, foram como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	221.337	225.096
Pessoal	<u>49.216.896</u>	<u>47.018.679</u>
	<u>49.438.233</u>	<u>47.243.775</u>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	185.797	232.585
Plano de contribuição definida	921.738	900.299
Prémio de jubilação	<u>89.384</u>	<u>87.084</u>
	<u>1.196.919</u>	<u>1.219.968</u>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	10.574.900	10.051.253
Custos de ação social	74.756	61.375
Outros	<u>3.558.158</u>	<u>3.450.688</u>
	<u>14.207.814</u>	<u>13.563.316</u>
Custos com o pessoal	<u>64.842.966</u>	<u>62.027.059</u>

A variação verificada nos gastos com o pessoal deve-se ao aumento do número médio de trabalhadores.

O número médio de empregados do Grupo encontra-se detalhado no Relatório Consolidado de Gestão.

31. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	620.605	-
Mais-valia da alienação de ativos não correntes detidos para venda (Nota 39)	115.459	-
Rendimentos suplementares	34.866	94.724
Ganhos em inventários	27.545	14.780
Outros	568.261	48.352
	<u>1.366.736</u>	<u>157.856</u>

32. Outros gastos e perdas

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Comissões	2.378.742	2.400.961
Juros de Mora	1.100.366	-
Impostos	607.345	629.457
Perdas em inventários	36.985	2.154
Diferenças cambiais desfavoráveis	-	1.655.348
Alienações ativos tangíveis	-	7.518
Outros	278.558	346.782
	<u>4.401.996</u>	<u>5.042.220</u>

33. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Gastos financeiros		
Juros empréstimos	6.485.009	5.982.972
Comissões, taxas e outros	2.243.895	2.143.152
Juros de Mora	-	940.534
	<u>8.728.904</u>	<u>9.066.658</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 38)	1.444.585	857.197
Outros	173	133
	<u>1.444.758</u>	<u>857.330</u>

A rubrica de outros gastos financeiros resulta maioritariamente do débito de juros de mora devidos a terceiros.

Os juros obtidos decorrem maioritariamente do débito de juros de mora à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas em 31 de dezembro de 2018 e 2017, no montante de 1.416.484 Euros e 852.282 Euros respetivamente, os quais carecem de validação por parte da Secretaria.

34. Imposto do exercício

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	706.756	357.494
Excesso/insuficiência estimativa imposto	(33.669)	129.109
PEC anos anteriores	-	24.007
Imposto s/ rendimento diferido (Nota 9)	<u>(4.500.000)</u>	<u>-</u>
Imposto sobre o rendimento	<u>(3.826.913)</u>	<u>510.610</u>

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Resultado antes de Imposto	(57.123.416)	(40.710.365)
Taxa de Imposto	<u>16,8%</u>	<u>16,8%</u>
	<u>(9.596.734)</u>	<u>(6.839.341)</u>
Prejuízos fiscais dedutíveis s/ Imposto diferido	9.709.607	6.244.471
Diferenças temporárias sem imposto diferido	286.422	695.539
Tributação autónoma	400.675	263.325
Diferenças permanentes	56.101	40.744
Anulação PEC não recuperável	-	24.007
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	(33.669)	129.109
Dedução de prejuízos fiscais s/ Imposto diferido	(239.983)	-
Imposto diferido sobre prejuízos fiscais de anos anteriores	(4.500.000)	-
Outros ajustamentos	<u>90.668</u>	<u>(47.244)</u>
Imposto s/ rendimento	<u>(3.826.913)</u>	<u>510.610</u>
Taxa efetiva de imposto	6,7%	-1,3%

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

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Taxa de imposto	16,80%	16,80%
Derrama	<u>0,00%</u>	<u>0,00%</u>
	<u>16,80%</u>	<u>16,80%</u>

35. Compromissos

Compromissos com locações operacionais

Conforme referido na Nota 3.19., as responsabilidades com contratos de locação operacional não se encontram registadas na demonstração de posição financeira consolidada do Grupo.

Segue, o resumo das rendas vincendas relacionadas com os contratos de locação operacional em vigor à data de 31 de dezembro de 2018 e 2017, expressos em euros:

Rendas vincendas	2018		2017	
	< 1ano	1 - 5 anos	< 1ano	1 - 5 anos
Locações operacionais				
Airbus A321 NEO	7.588.176	701.038	3.865.040	3.220.867
Airbus A320	5.638.977	21.844.549	5.470.209	26.077.509
Airbus A330	3.743.834	4.523.799	3.565.515	7.873.846
	16.970.987	27.069.386	12.900.764	37.172.222

36. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2018			2017		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Região Autónoma dos Açores	01-10-2015	6.750.000	EUR	6.750.000	6.750.000	EUR	6.750.000
Estado Português	25-03-2018	1.138.038	EUR	1.138.038	-	-	-
Estado Português	27-03-2016	1.053.192	EUR	1.053.192	1.053.192	EUR	1.053.192
Estado Português	29-03-2015	951.581	EUR	951.581	951.581	EUR	951.581
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	696.537	EUR	696.537	696.537	EUR	696.537
Estado Português	19-12-2014	652.733	EUR	652.733	652.733	EUR	652.733
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463.000	USD	404.384	-	-	-
Estado Português	01-01-2011	297.629	EUR	297.629	297.629	EUR	297.629
Massachusetts Port Authority	06-12-2010	241.910	USD	211.284	241.910	USD	201.221
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176.866	CAD	113.336	176.866	CAD	117.333
AENA	02-05-2000	140.000	EUR	140.000	140.000	EUR	140.000
De Lage Landen Internacional B.V. - Sucursal em Portugal (NovaBase)	01-04-2017	125.313	EUR	125.313	125.313	EUR	125.313
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30-11-2016	120.000	EUR	120.000	78.000	EUR	78.000
Servisair	24-12-2008	90.000	CAD	57.672	90.000	CAD	59.706
Shell Aviation Espana, S.L.U.	30-04-2013	80.000	USD	69.872	80.000	USD	66.544
Port of Oakland	15-12-2010	60.000	USD	52.404	60.000	USD	49.908
Entrepoto Gestão Imobiliária	11-08-2014	25.912	EUR	25.912	25.912	EUR	25.912
ANA - Aeroportos de Portugal SA	28-08-2017	22.000	EUR	22.000	22.000	EUR	22.000
Direcção Geral das Alfândegas	28-04-2016	13.000	EUR	13.000	13.000	EUR	13.000
ANA Aeroportos, S.A.	26-06-2008	12.000	EUR	12.000	12.000	EUR	12.000
Ibéria Linhas de Espanha	01-01-2011	10.000	EUR	10.000	10.000	EUR	10.000
ANA - Aeroportos de Portugal SA	13-08-2018	5.690	EUR	5.690	-	-	-
Estado Português	19-12-2013	-	-	-	2.438.989	EUR	2.438.989
Government of Canada	29-06-2010	-	-	-	30.000	CAD	19.902
				12.922.577			13.781.500

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

As garantias prestadas ao Estado Português foram prestadas ao abrigo do contrato de exploração das rotas de serviço público entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (até 31 de dezembro de 2014).

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

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2018 e 2017, o Grupo não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

37. Perímetro da consolidação

As Empresas do grupo incluídas na consolidação à data de 31 de dezembro de 2018 e 2017 são as seguintes:

Designação	atividade	Sede	31 de dezembro de 2018					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
Sata Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou handling Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	2.251.973	256.354.954	254.102.981	37.908.108	(2.579.454)	n.a.
Sata Internacional	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(117.851.045)	36.474.755	154.325.800	147.773.575	(52.926.434)	100%
Sata Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	2.530.849	12.265.885	9.735.036	5.075.961	1.858.158	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	1.394.691	1.742.122	347.431	1.021.815	263.739	100%
Azores Airlines Vacations Canada	Atividades relacionadas com viagens e turismo	Canadá	1.381.746	1.698.299	316.553	726.375	87.488	100%

Designação	atividade	Sede	31 de dezembro de 2017					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
Sata Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou handling Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	(38.204.430)	167.202.023	205.406.453	36.193.916	(3.529.616)	n.a.
Sata Internacional	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(62.362.947)	44.407.949	106.770.896	159.658.050	(37.653.897)	100%
Sata Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	672.691	3.768.900	3.096.209	3.004.122	(221.696)	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	1.076.306	1.708.784	632.478	1.383.777	265.790	100%
Azores Airlines Vacations Canada	Atividades relacionadas com viagens e turismo	Canadá	1.339.966	2.261.872	921.906	865.853	79.787	100%

38. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, o Grupo SATA é detido em 100% pela SATA – Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração do Grupo foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão do Grupo. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração do Grupo ascenderam a 196.769 Euros (2017: 223.096 Euros).

Saldos e transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2018 e 2017, são como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Outras contas a receber (Nota 13)		
SATA SGPS - aumento de capital	34.006.514	-
Governo Regional dos Açores	27.949.831	21.764.855
DRPFE	982.790	564.606
	<u>62.939.135</u>	<u>22.329.461</u>
Acréscimo de proveitos (Nota 13)		
Governo Regional dos Açores	18.359.713	23.248.578
	<u>18.359.713</u>	<u>23.248.578</u>
Outras contas a pagar (Nota 23)		
Governo Regional dos Açores	5.000.000	14.300.000
Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas	4.323.248	-
	<u>9.323.248</u>	<u>14.300.000</u>
	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Serviços prestados e subsídios à exploração		
Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas	3.613.168	1.481.913
Governo Regional dos Açores	30.835.093	30.466.105
	<u>34.448.261</u>	<u>31.948.018</u>
Rendimentos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	1.416.484	852.282
	<u>1.416.484</u>	<u>852.282</u>

Em 31 de dezembro de 2018, o valor a receber da SATA SGPS referente ao aumento de capital não realizado, será assegurado pela Região Autónoma dos Açores que assume as responsabilidades pela sua realização (Nota 16), atendendo ao processo de dissolução em curso da SATA SGPS.

A natureza dos saldos e transações com a Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas e a Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais encontram-se descritas na nota das outras contas a receber (Nota 13) e outras contas a pagar (23)

39. Ativos não correntes detidos para venda

Na sequência da antiguidade da frota A310 e necessidade de renovação da mesma, o Grupo procedeu à alienação em outubro de 2018, das 3 aeronaves A 310 e parte das respetivas peças sobressalentes, as quais se encontravam registadas como ativos não correntes detidos para venda em 31 de dezembro de 2017.

Importa ainda salientar que, no que diz respeito às peças sobressalentes remanescentes, não alienadas, as mesmas foram novamente reclassificadas para ativos fixos tangíveis.

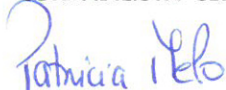
No decorrer dos exercícios de 2017 e 2018, realizaram-se as seguintes movimentações na rubrica de ativos não correntes detidos para venda:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
A 1 de janeiro	2.575.697	-
Alienação	(2.048.924)	-
Custo de aquisição (Nota 6)	(1.557.508)	47.312.212
Imparidade acumulada	-	(1.991.126)
Depreciações acumuladas (Nota 6)	915.276	(42.745.389)
Mais-valia (Nota 31)	115.459	-
A 31 de dezembro	<u>-</u>	<u>2.575.697</u>

40. Eventos subsequentes

No âmbito do Decreto Legislativo Regional nº 1/2019/A (Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2019), foi renovada a autorização cedida ao Governo Regional, acionista da SATA Air Açores, para efeitos da alienação parcial, até 49%, da participação social que SATA Air Açores detém na SATA Internacional.

CONTABILISTA CERTIFICADO



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



António Luís Gusmão Teixeira

(Presidente)



Ana Maria da Silva Azevedo

(Administradora)



Vítor Manuel de Jesus Francisco da Costa
(Administrador)

Filipa Carmen Henriques de Gouveia Rato Rosa
(Administradora)

Em virtude da extinção da SATA SGPS, a 21 de dezembro de 2018 e de acordo com o artigo 65º do Código das Sociedades Comerciais, informa-se que a Dra. Filipa Rosa não assinou as Contas Consolidadas, pelo facto de não ter tido conhecimento, atempadamente, dos documentos relativos à gestão, nem acompanhamento da atividade económica das restantes empresas do Grupo SATA.

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (Contas Consolidadas 2018)

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 consolidado de gestão e as demonstrações financeiras consolidadas apresentadas pelo Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (o Grupo), relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., adota um modelo fiscalização composto por um Conselho Fiscal e um Revisor Oficial de Contas, que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do nº 1 do art.º 413 do CSC e no nº 1 do art.º 6 dos Estatutos.

O Conselho Fiscal foi eleito na reunião Assembleia Geral realizada em 30 de abril de 2019, por um período de três anos, e, por isso, a nossa ação fiscalizadora limitou-se à apreciação do relatório consolidado de gestão, das demonstrações financeiras consolidadas, da certificação legal de contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas e do relatório de auditoria externa, bem como dos relatórios de gestão, pareceres, certificações legais das contas e relatórios de auditoria externa de todas as empresas integradas no perímetro de consolidação.

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. preparou e apresentou as demonstrações financeiras consolidadas em referência ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018 de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiros (IFRS), adotadas pela União Europeia, pela primeira vez, incluindo o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 para efeitos comparativos, após a extinção da SATA - Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S. A, nos termos do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2018/A, de 20 de dezembro.

As demonstrações financeiras consolidadas do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 145.842.089 euros, em 31 de dezembro de 2018, e um passivo corrente largamente superior ao ativo corrente. Conforme divulgado no anexo, as demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, que implica que disponha de recursos apropriados para manter a sua atividade. O Conselho de Administração entende que essa continuidade se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, do sucesso futuro das suas operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos. Salienta-se que as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

No âmbito do Decreto Legislativo Regional nº 1/2019/A (Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2019), foi renovada a autorização cedida ao Governo Regional, acionista da SATA Air Açores, para efeitos da alienação parcial, até 49%, da participação social que SATA Air Açores detém na SATA Internacional.

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas consolidadas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2018, a demonstração dos resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados, a demonstração dos fluxos de caixa consolidados, do exercício findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas.

Procedemos ainda à apreciação do relatório consolidado de gestão emitido pelo Conselho de Administração, da certificação legal das contas bem como do relatório de auditoria emitido pelo Auditor Externo, os quais merecem o acordo do Conselho Fiscal.

No âmbito das nossas funções, verificamos e declaramos que tanto quanto é do nosso conhecimento que:

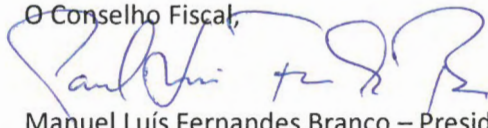
O relatório consolidado de gestão é suficientemente esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., e do conjunto de empresas incluídas no perímetro de consolidação, evidenciando os aspetos mais significativos da sua atividade e satisfaz, de um modo geral, os requisitos exigidos pelo artigo 508º-C do Código das Sociedades Comerciais;

As demonstrações financeiras consolidadas e o correspondente anexo, bem como as políticas contabilísticas, conduzem a uma correta apresentação do património e dos resultados do Grupo e das empresas incluídas no perímetro de consolidação, em conformidade com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS), tal como adotadas na União Europeia.

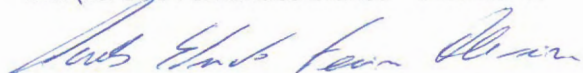
Nestes termos, tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras consolidadas, com as quais concordamos, o Conselho Fiscal é de parecer que o acionista único aprove o Relatório e Contas Consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

Ponta Delgada, 28 de maio de 2019

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 CONSOLIDADAS

Opinião com Reservas

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.** (o Grupo), que compreendem a demonstração consolidada da posição financeira em 31 de Dezembro de 2018 (que evidencia um total de 181.494.032 euros e um total de capital próprio negativo de 145.842.089 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.296.503 euros), a demonstração consolidada dos resultados, a demonstração consolidada do rendimento integral, a demonstração consolidada da alteração dos capitais próprios e a demonstração consolidada dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas na secção “Bases para opinião com Reservas”, alíneas a) e c) e efeitos alínea b), as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.** em 31 de Dezembro de 2018 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com Reservas

- a) A Certificação Legal das Contas da **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.** para o exercício findo em 31 de Dezembro de 2017, emitida em 14 de Junho de 2018, inclui uma reserva por limitação de âmbito relacionada com os acréscimos de proveitos no valor de 20.080 milhares de euros com a Secretaria Regional dos Transportes e das Obras Públicas, decorrente dos serviços prestados no âmbito do Contrato de obrigação de serviço público referente ao transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores. Apesar dos procedimentos realizados terem permitido concluir favoravelmente sobre a razoabilidade dos acréscimos de proveitos registados em 31 de Dezembro de 2018 referentes aos subsídios à exploração previstos no referido contrato, no montante de 18.360 milhares de euros, não nos foi possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a especialização das respectivas receitas em 31 de Dezembro de 2017 e seu impacto nos resultados do exercício findo em 31 de Dezembro de 2018.



Sócios

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

- b) Em 31 de dezembro de 2018 encontra-se registado um valor de 14.961 milhares de euros (31 de dezembro de 2017: 10.461 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Air Açores e da subsidiária SATA Internacional respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante um período máximo de 12 anos. Tendo em consideração os resultados históricos das referidas Empresas e a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio, da privatização e do refinanciamento do Grupo, concluímos que o respetivo ativo, o resultado do exercício e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 14.961 milhares de euros, 4.500 milhares de euros e 10.461 milhares de euros, respetivamente.
- c) No âmbito da análise aos contratos de locação operacional da frota aérea da subsidiária SATA Internacional e respetiva utilização estimada, tendo em consideração que não obtivemos informação suficiente que permita avaliar o valor estimado das responsabilidades decorrentes de contratos onerosos nos termos da IAS 37 - Provisões, Passivos e Ativos Contingentes, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre o reconhecimento e mensuração da rubrica de provisões, bem como outros ativos e passivos associados aos respetivos contratos da frota aérea, em 31 de Dezembro de 2018.

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

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

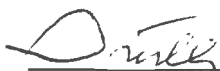
As demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 145.842 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.297 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 71.629 milhares de euros. No entanto, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, conjugado com o processo de privatização em curso da subsidiária SATA Internacional, da rentabilidade futura das operações, do recebimento da dívida das entidades estatais, da realização dos ativos remanescentes e da reestruturação financeira dos seus passivos remunerados. Deste modo, as demonstrações financeiras consolidadas não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa do Grupo 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;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e



Sócios

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

- avaliação da capacidade do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou 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:

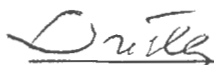
- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras consolidadas, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base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



Sócios

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

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



Sócios

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

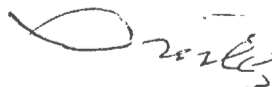
A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

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, 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 consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 28 de Maio de 2019



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
representada por
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº520)



Relatório de auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2018 (que evidencia um total de 181.494.032 euros e um total de capital próprio negativo de 145.842.089 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.296.503 euros), a demonstração dos resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas nas alíneas a) e c) e exceto quanto aos efeitos da matéria referida na alínea b), apresentadas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de dezembro de 2018 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

- a) O Relatório de Auditoria da Empresa SATA Air Açores para o exercício findo em 31 de dezembro de 2017, emitido em 15 de junho de 2018, inclui uma reserva por limitação de âmbito relacionada com os acréscimos de proveitos no valor de 20.080 milhares de euros com a Secretaria Regional dos Transportes e das Obras Públicas, decorrente dos serviços prestados no âmbito do Contrato de obrigação de serviço público referente ao transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores. Apesar dos procedimentos realizados terem permitido concluir favoravelmente sobre a razoabilidade dos acréscimos de proveitos registados em 31 de dezembro de 2018 referentes aos subsídios à exploração previstos no referido contrato, no montante de 18.360 milhares de euros, não nos foi possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a especialização das respetivas receitas em 31 de dezembro de 2017 e seu impacto nos resultados do exercício findo em 31 de dezembro de 2018.
- b) Em 31 de dezembro de 2018 encontra-se registado um valor de 14.961 milhares de euros (31 de dezembro de 2017: 10.461 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Air Açores e da subsidiária SATA Internacional respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante um período máximo de 12 anos. Tendo em consideração os resultados históricos das referidas Empresas e a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio, da privatização e do refinanciamento do Grupo,

*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 NUPC 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*

concluimos que o respetivo ativo, o resultado do exercício e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 14.961 milhares de euros, 4.500 milhares de euros e 10.461 milhares de euros, respetivamente.

- c) No âmbito da análise aos contratos de locação operacional da frota aérea da subsidiária SATA Internacional e respetiva utilização estimada, tendo em consideração que não obtivemos informação suficiente que permita avaliar o valor estimado das responsabilidades decorrentes de contratos onerosos nos termos da IAS 37 - Provisões, Passivos e Ativos Contingentes, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre o reconhecimento e mensuração da rubrica de provisões, bem como outros ativos e passivos associados aos respetivos contratos da frota aérea, em 31 de dezembro de 2018.

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

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

As demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 145.842 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.297 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 71.629 milhares de euros. No entanto, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, conjugado com o processo de privatização em curso da subsidiária SATA Internacional, da rentabilidade futura das operações, do recebimento da dívida das entidades estatais, da realização dos ativos remanescentes e da reestruturação financeira dos seus passivos remunerados. Deste modo, as demonstrações financeiras consolidadas não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras consolidadas

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa do Grupo 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 do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou 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 consolidadas.

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

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

adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que o Grupo descontinue as suas atividades;

- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria; e
- g) comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

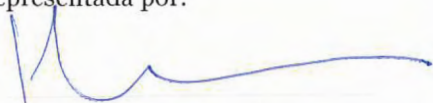
Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

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 consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

28 de maio de 2019

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



Hugo Miguel Patrício Dias, R.O.C.