



Relatório Integrado 2019

Desempenho Financeiro, Social e Ambiental
SATA Internacional – Azores Airlines

Índice

Sobre o Relatório	3
Mensagem do Conselho de Administração	4
Indicadores-Chave	5
Principais acontecimentos 2019	7
A SATA Internacional – Azores Airlines	8
<i>Governance</i>	11
Envolvente externa	14
Estratégia	18
Diálogo com <i>stakeholders</i>	26
A - Desempenho Económico	30
B - Desempenho Social	45
C - Desempenho Ambiental	51
Aplicação de Resultados	55
Anexos	56

Sobre o Relatório

Mantendo um ciclo de reporte anual, este é já o oitavo Relatório Integrado publicado pela SATA Internacional – Azores Airlines. Esta publicação visa comunicar, a todos os *stakeholders*, o desempenho financeiro, social e ambiental da Empresa.

O Relatório incide sobre a atividade da SATA Internacional – Azores Airlines durante o ano de 2019 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho da Empresa.

Os conteúdos apresentados abrangem o desempenho individual da SATA Internacional – Azores Airlines.

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

Tendo o atual Conselho de Administração tomado posse no início de 2020, a sua avaliação à situação financeira das empresas do Grupo SATA para o ano 2019 não poderia decorrer do conhecimento empírico ou de conhecimento profundo dos fatores que terão contribuído para os resultados negativos do Grupo SATA.

De qualquer modo, é do conhecimento público, que a situação financeira em que se encontra o Grupo SATA tem sido o resultado da acumulação, que se verifica ao longo dos últimos anos, de resultados operacionais e financeiros negativos que se agravaram, sucessivamente, e que se agudizaram perante a dificuldade de conter os custos de exploração crescentes ou de incrementar, de forma consequente a receita obtida.

A conjugação de fatores negativos de ordem diversa, exógenos e endógenos, não permitiram que em 2019 fosse invertida a tendência negativa verificada em exercícios anteriores ou sanar, por completo, questões operacionais herdadas do passado e que inviabilizaram, ainda em 2019, a oferta de um serviço de transporte aéreo consentâneo com as expectativas. Adicionalmente, nas contas de 2019, refletem-se, ainda, impactos contabilísticos relacionados com a eliminação de reservas às contas transportadas de anos anteriores e com a obrigação da adoção da norma contabilística IFRS 16.

Algumas medidas de reestruturação implementadas em 2019 foram surtindo efeitos ao longo do ano, tendo sido possível constatar alguma evolução, já no início de 2020. Não obstante, a situação financeira das empresas do Grupo, em particular das duas transportadoras aéreas, está ainda muito longe de ter alcançado o desejável ponto de equilíbrio.

Apesar das reformas que se encontram já em curso, e de um plano de negócios transformacional que se pretende ver implementado nos próximos anos, é certo que à data de fecho das contas do ano 2019, encontramos-nos, já em 2020 perante um cenário de crise absolutamente extraordinário, provocado pela pandemia COVID 19 e que nada tem a ver com a situação presente ou passada do Grupo SATA. Este cenário de pandemia progride, dia a dia, e alastra a todos os países do Mundo e a todas as companhias aéreas, numa altura em que todos os voos comerciais das transportadoras aéreas do Grupo SATA se encontram suspensos por tempo, ainda, indeterminado.

Neste contexto, as perspetivas de médio prazo para o Grupo SATA alinham-se com as perspetivas que a IATA avançou para o setor do transporte aéreo, mesmo perante um cenário de enorme desconhecimento sobre o evoluir da situação a nível global, nacional e regional. Esta crise, sem precedentes na história da aviação comercial, exige a tomada de medidas igualmente excecionais, cuja amplitude e eficácia é, ainda, desconhecida.

É neste cenário de incerteza quanto ao futuro que nos encontramos. Contudo, a forma como até aqui o Grupo SATA tem superado os desafios que se apresentaram, faz-nos acreditar que não será por falta de empenho, de conhecimento e de combatividade que não travaremos mais esta batalha.

Indicadores-Chave

ECONÓMICO	2017	2018	2019	Variação 19/18
Resultado operacional (milhares €)	(35.743)	(60.532)	(44.709)	26%
EBITDA (milhares €)	(34.220)	(60.138)	(35.252)	41%
EBITDAR (milhares €)	(23.708)	(43.019)	(34.663)	19%
Dívida líquida (milhares €)	12.670	7.593	65.086	757%
Gastos em combustível (milhares €)	44.259	41.600	37.064	-11%
OPERACIONAL	2017	2018	2019	Variação 19/18
City-pairs - Destinos (N.º)*	61	48	46	-4%
Voos (N.º)	7.318	6.719	6.962	4%
Passageiros (LUTs)	985.806	889.661	946.031	6%
Taxa de ocupação (%)	75,9%	76,3%	80,2%	4 p.p.
SOCIAL	2017	2018	2019	Variação 19/18
Colaboradores (N.º)	630	592	633	7%
Horas de formação (N.º)	15.936	14.040	22.087	57%

AMBIENTAL	2017	2018	2019	Varição 19/18
Consumo de <i>jet fuel</i> das aeronaves (litros)	92.867.544	74.245.356	68.249.446	-8%
Emissões de CO ₂ das aeronaves (t CO ₂ e)	223.684	226.517	154.406	-32%
Taxa de valorização* (%)	58%	76%	67%	- 9 p.p
Derrames*	0	0	0	0%

*Valores referentes a todo o Grupo SATA.

Principais acontecimentos 2019

Janeiro	As transportadoras SATA Air Açores e SATA Internacional Azores Airlines obtiveram a pontuação máxima, no rating de segurança anualmente publicado pelo site AirlineRating.Com
Fevereiro	Azores Airlines descontinuou Providence e reforça ligações a Boston.
Março	Os Açores foram o foco da promoção da SATA na Bolsa de Turismo de Lisboa. A abertura da Bolsa de Turismo de Lisboa foi o momento escolhido para anunciar publicamente o reforço da parceria entre o Grupo SATA e a Associação Portuguesa de Agentes de Viagens e Turismo.
Junho	A SATA Azores Airlines e a companhia aérea canadiana WestJet estabeleceram um acordo de code-share.
Julho	A companhia aérea SATA Internacional - Azores Airlines recebeu o primeiro Airbus A321 LR neo, tornando-se a mais recente operadora deste modelo de avião de longo curso e de corredor único. O novo A321 LR NEO da SATA Azores Airlines realizou o seu primeiro voo comercial no dia 17 de julho, de Ponta Delgada para Toronto.
Novembro	Em resposta ao expetável acréscimo de procura nas ligações entre os Açores e o Continente e entre os Açores e a Madeira, a SATA Azores Airlines e SATA Air Açores reforçaram a sua operação no Natal e Passagem de Ano com a realização de frequências adicionais e com o aumento de capacidade.
Dezembro	O Grupo SATA e a CP- Comboios de Portugal celebraram uma parceria comercial com o objetivo de oferecer condições mais vantajosas na aquisição de serviços prestados pelas duas empresas.

Em termos de reconhecimento e certificações, em 2019 destaca se a seguinte iniciativa:



As transportadoras SATA Air Açores e SATA Internacional | Azores Airlines obtiveram a pontuação máxima, no rating de segurança anualmente publicado pelo site AirlineRating.Com

A SATA Internacional – Azores Airlines

A SATA

A SATA é atualmente um Grupo constituído por cinco empresas com personalidades jurídicas distintas: SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, Azores Vacations Canada e Azores 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 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.

Missão e Valores

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.

Colaboradores

No final de 2019, a SATA Internacional – Azores Airlines contava com 633 colaboradores.



**SATA Internacional –
Azores AirAirlines**

633

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 2019:



Frota

O Grupo SATA realizou importantes investimentos com vista à renovação da sua frota. As recentes aquisições visam proporcionar aos passageiros a melhor experiência de voo, ao mesmo tempo que posicionam a SATA e a Azores Airlines como duas companhias aéreas ecologicamente eficientes e adaptadas quer às exigências das operações aérea inter-ilhas, quer ao alargamento da sua operação atlântica.

Durante 2019 a frota da SATA Internacional - Azores Airlines foi composta, por 6 aeronaves para rotas de curto, médio e longo curso.



O Grupo SATA investiu na renovação da sua frota.

Conta com aeronaves modernas, mais eficientes e mais confortáveis.

Sata Internacional- Azores Airlines:

- 3 Airbus A320-200
- 2 Airbus A321neo
- 1 Airbus A321neo LR

Airbus A321LR neo



Airbus
A321LR
neo

A321neo LR

A321 - 253NX
Reatores CFM Leap - 1A33
Impulso: 33.000 Lbs
Comprimento: 44.51 m
Envergadura: 35.80 m
Altura: 11.70 m
Velocidade Cruzeiro: 900 Km/h
Altitude máxima: 11.900 m
Alcance: 7.400 Km
Capacidade Combustível: 26.700 Lt
Nº passageiros: 186

Airbus A321 neo



Airbus
A321 neo

A321neo

A321 - 253N
Reatores CFM Leap - 1A33
Impulso: 33.000 Lbs
Comprimento: 44.51 m
Envergadura: 35.80 m
Altura: 11.70 m
Velocidade Cruzeiro: 900 Km/h
Altitude máxima: 11.900 m
Alcance: 8.200 Km
Capacidade Combustível: 30.292 Lt
Nº passageiros: 190
Entre cadeiras - Económica: 79 cm

Airbus A320



Airbus
A320

A320

A320 - 214
Reatores CFM (G.E/SNECMA),
CFM56 - 5B
Impulso: 27.000 Lbs
Comprimento: 37.57 m
Envergadura: 34.10 m
Altura: 11.76 m
Velocidade Cruzeiro: 900 Km/h
Altitude máxima: 10.600 m
Alcance: 4.400 Km
Capacidade Combustível: 23.859 Lt
Nº passageiros: 165
Entre cadeiras - Económica: 79 cm

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 Internacional - Azores Airlines

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 Internacional - Azores Airlines foram eleitos a 13 de agosto de 2018, para o triénio 2018-2020.

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

Presidente	Vice-Presidente	Secretário	Reuniões	Remuneração
Carlos Eduardo da Silva Melo Bento	Sara Cristina Brum de Medeiros	Joana Torres Decq Mota	<p>N.º reuniões: 2</p> <p>% de participação: 100%</p> <p>Principais deliberações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação do Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2018 - Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados 	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

			- Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade - Dissolução da sociedade	membros que compõe este órgão social.
--	--	--	--	---------------------------------------

Conselho Fiscal

Nome do Presidente	Vogais		Nome do Suplente	Remuneração
Rúben Mota Cordeiro	Catarina Isabel Pacheco	Vera Silva Amaro	Marco António Fernandes Chaves	Foi fixada a remuneração mensal de 600 euros para o Presidente, e de 400 euros para os restantes vogais.

Revisor Oficial de Contas

Nome do Revisor	Data da primeira designação	N.º de mandatos	Duração do mandato	Remuneração
UHY & Associados, SROC, Lda. Nomeado a 11 janeiro de 2018.	2017	Primeiro mandato	3 anos civis	A remuneração do Revisor Oficial de Contas é de 14.500€ pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuados.

Conselho de Administração

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
Presidente da SATA Internacional – Azores Airlines <i>Chief Executive Officer</i> António Luís Gusmão Teixeira 	<ul style="list-style-type: none"> Secretariado Geral 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: 27</p> <p>% de participação: 78%</p> <p>Principais deliberações:</p> <p>- Apreciação do Relatório e Contas relativo à SATA Internacional, referente ao exercício de 2018 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>
Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines Ana Maria da Silva Azevedo 	<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 	<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 membros do Conselho de Administração é constituída por uma componente fixa, que, de acordo com o artigo 25º dos Estatutos do Gestor Público</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Direção de Manutenção e Engenharia • Direção de Operações Terrestres 	Regional, é fixada por deliberação em Assembleia Geral, sendo que na sua determinação existem três fatores que são tidos em consideração: - As responsabilidades assumidas, complexidade e exigência das mesmas; - Desempenho do membro do órgão social; - Práticas remuneratórias dos principais pares.
Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines Vítor Manuel Francisco da Costa 	<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 	Os membros do Conselho de Administração só auferem remuneração pelas funções de gestores públicos que desempenham na SATA Air Açores.

Durante o ano de 2019 e início de 2020, ocorreu a renúncia dos membros do Conselho de Administração apresentados acima. As datas de apresentação de renúncia do anterior Conselho de Administração foram as seguintes: António Luís Teixeira – 30 setembro 2019; Ana Azevedo – 06 dezembro 2019; e Vítor Costa – 06 de janeiro de 2020.

A 07 de janeiro de 2020, foram nomeados os novos e atuais administradores do Grupo SATA: Luis Rodrigues, Teresa Gonçalves e Mário Chaves.

Luis Manuel da Silva Rodrigues

Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

Mário Rogério Carvalho Chaves

Presidente da SATA Internacional – Azores Airlines
Chief Executive Officer

Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines

Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines



Pelouros:

- Secretariado Geral
- Auditoria
- Assessoria de Imprensa
- SATA Gestão de Aeródromos
- Direção de Recursos Humanos
- Comunicação

Pelouros:

- Direção de Contabilidade e Fiscalidade
- Direção de Gestão e Tesouraria de Clientes
- Direção de Compras e Logística
- Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão
- Serviços Jurídicos Corporativos
- Relações Laborais

Pelouros:

- Gabinete de Segurança (SP e S4)
- Gabinete de Monitorização Conformidade (SP e S4)
- Gabinete de Segurança Operacional (SP e S4)
- Direção de Operações de Voo (SP e S4)
- Direção de Treino e Formação (S4) e Direção de Treino e Instrução de Tripulação (SP)
- Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade (SP e S4)
- Direção de Manutenção de Aeronaves (S4) e Direção de Manutenção e Engenharia (SP)
- Direção de Operações Terrestres
- Direção de Handling
- CCO
- Direção de Sistemas de Informação
- Direção de Marketing e Vendas
- Direção de Rede e Receita
- Carga e Correio
- Charters

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.

Dado que integra o Setor Público Empresarial 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 62%, assumindo 81% no segmento do pessoal de voo (tripulantes de cabine e pilotos) e 82% quando circunscrita aos tripulantes de cabine. Em simultâneo, a Comissão de Trabalhadores assegura a representatividade de todos os trabalhadores.

Na gestão do ativo paz social, os sindicatos e comissão de trabalhadores assumem-se como parceiros essenciais na definição das opções estratégicas de recursos humanos e sustentabilidade da Empresa. Interação mais crítica no período de referência, por compreender fortes expectativas de correção salarial - superação das limitações de natureza legal 2011/2017, que impuseram a proibição de valorizações retributivas - e que tendo em essência sido contidas em 2018, tornaram-se incontornáveis no exercício corrente.

No contexto limitativo enunciado, foram apresentados sete avisos de greve, sendo cinco na modalidade clássica de paralisação total (dois ou mais dias) e dois na configuração de recusa de prestação de trabalho suplementar (três meses ou mais); estas ameaças foram concretizadas em três greves – duas dos trabalhadores do *Call Center*, na forma de recusa de prestação de trabalho suplementar e uma greve na forma de paralisação total (em dois períodos distintos) dos tripulantes de cabine. Foram cancelados quatro avisos de greve, três dos tripulantes de cabine e um dos pilotos.

Acresce que a natureza da atividade assegurada expõe a Empresa a conflitos laborais de outras entidades, que condicionam a operação, nomeadamente greves decretadas por operadores de assistência handling, prestadores de serviços de segurança aeroportuária, serviços de limpeza, veterinários.

A conflitualidade enunciada, resultou essencialmente de reivindicações de valorizações salariais, diretas por atualização de tabelas salariais ou indiretas, por modificação de regimes de prestação de trabalho com reflexos nas contrapartidas remuneratórias, bem como de oposição a externalização de atividade (*Call Center*) foi superada com os seguintes compromissos:

- Alteração estrutural das condições de trabalho previstas em acordo de empresa dos pilotos, com tabelas salariais fixadas para três anos (2019/2021).
- Revisão global do acordo de empresa dos tripulantes de cabine, com tabelas salariais fixadas para três anos (2019/2021).

Contexto Macroeconómico

De acordo com o relatório de Orçamento do Estado para 2020, a atividade económica e comércio mundial abrandaram em 2019, num contexto marcado por persistentes tensões comerciais e elevada incerteza geopolítica, em particular pelo recrudescimento de tensões comerciais entre os EUA e a China e a instabilidade política em diversos países europeus, com especial destaque para a extensão do prazo de saída do Reino Unido da União Europeia (*Brexit*).

Em 2019 a atividade económica dos EUA terá abrandado para 2,3% (2,9% em 2018), refletindo a dissipação do efeito da política fiscal expansionista encetada em 2016 e o impacto de novas medidas protecionistas. Adicionalmente, a procura interna tem vindo a revelar-se fundamental para assegurar alguma resiliência ao crescimento económico dos EUA. Nas restantes economias avançadas, destaca-se, também, a desaceleração da economia do Reino Unido, cujo crescimento, após um pico de 2,6% em 2014, tem-se mantido numa trajetória descendente, tendo o PIB desacelerado para 1,4% em 2018 e estimando-se que se mantenha em torno deste valor em 2019.

A procura interna da zona euro apresentou um crescimento moderado, num contexto de condições de financiamento favoráveis, aumento do rendimento disponível das famílias e evolução positiva do mercado de trabalho. A taxa de desemprego deve diminuir para 7,6% em 2019, um decréscimo face ao período anterior à crise financeira internacional. Em consequência do enfraquecimento do comércio global, registou-se um abrandamento das exportações de bens e serviços.

Em 2019, a taxa de inflação manteve-se numa tendência de redução, quer nas economias avançadas (de 2% em 2018 para 1,5% em 2019), quer na zona euro (de 1,8% em 2018 para 1,2% em 2019, afastando-se do objetivo de 2%), neste caso em resultado do abrandamento expressivo dos preços de energia e da absorção pelas empresas do aumento dos custos de trabalho.

Num contexto de ausência de pressões inflacionistas, persistência de elevada incerteza e arrefecimento económico, a zona euro e os EUA prosseguiram políticas monetárias expansionistas com o objetivo de atenuar os efeitos de uma conjuntura internacional menos favorável. Em 2019, a política monetária da zona euro e dos EUA caracterizou-se por uma orientação acomodatória.

Destaca-se, ainda, a decisão do Banco Central Europeu (BCE), em setembro de 2019, de baixar as taxas de juro de facilidade de depósito para -0,50% (-0,40% entre março de 2016 e agosto de 2019) e retomar o programa de compra de ativos (*Asset Purchase Programme*) num montante mensal de 20 mil milhões de euros, a partir de novembro, com vista a estimular o financiamento da economia.

PIB, taxa de variação, em %

	2019E	2020P	2021P
Economia mundial	2,9	3,2	3,4
Economias avançadas	1,7	1,6	1,6
EUA	2,3	2,0	1,7
Canadá	1,5	1,8	1,8
Zona Euro	1,2	1,3	1,5
Reino Unido	1,3	1,4	1,5

E - Estimativa

P - Projetado

Fonte: FMI, *World Economic Outlook Update*, janeiro 2019

Conjuntura Nacional

De acordo com atuais projeções do Banco de Portugal (2019-2022) para a economia portuguesa, a mesma deverá prosseguir uma trajetória de desaceleração da atividade económica de 2,4% em 2018 para 1,6% em 2022 (nomeadamente, 1,7%, 1,6% e 1,6%, respetivamente em 2020, 2021 e 2022). Estas projeções fazem parte do exercício de projeção do Eurosistema de dezembro de 2019, e como tal são condicionadas num conjunto de hipóteses externas comuns a todos os países da zona euro. De acordo com estas hipóteses, o enquadramento externo da economia portuguesa tornou-se menos favorável em 2019, perspetivando-se uma recuperação modesta do ritmo de crescimento do PIB.

A desaceleração da atividade em 2019 reflete a manutenção do dinamismo da procura interna e um menor crescimento das exportações. No horizonte de projeção destaca-se que o principal contributo para o crescimento da atividade permanece associado à procura interna, no entanto o mesmo será progressivamente menor.

De acordo com o relatório de Orçamento do Estado para 2020, no que se refere ao mercado de trabalho, em 2019 o mesmo manteve uma dinâmica positiva nos primeiros nove meses do ano, caracterizada pelo crescimento mais moderado do emprego, por uma elevada taxa de participação e pela redução da taxa de desemprego, que se situa abaixo da registada na zona euro.

PIB, taxa de variação, em %

	2018	2019 P	2020 P	2021 P	2022 P
PIB	2,4	2,2	1,7	1,6	1,6
Consumo privado	3,1	2,3	2,1	1,9	1,7
Consumo público	0,9	0,5	0,8	0,8	0,8
Formação Bruta de Capital Fixo	5,8	7,3	5,4	4,8	4,3
Procura Interna	3,3	3,1	2,6	2,2	2,0
Exportações	3,8	2,8	2,6	2,8	3,0
Importações	5,8	5,4	4,6	4,2	3,9
Emprego	2,3	1,0	0,8	0,4	0,1
Taxa de Desemprego	7,0	6,3	5,9	5,6	5,6

P - Projetado

Fonte: Banco de Portugal, *Boletim Económico*, dezembro 2019

Conjuntura Regional

De acordo com os dados publicados no Serviço Regional de Estatística dos Açores, a taxa de inflação média de 2019 dos Açores registou-se em 0,47%, superior quando comparada com a taxa a nível nacional (0,34%).

A taxa de desemprego regional no 4.º trimestre (7,5%), situou-se acima da média nacional (6,7%), o que corresponde a um aumento de 0,6 p.p. relativamente ao trimestre homólogo. A taxa de desemprego anual fixou-se nos 7,9%, registando-se uma redução de 0,7 p. p. face ao ano anterior.

Em 2019, verificou-se um aumento da população empregada nos setores secundário e terciário, 10,3% e 0,9% respetivamente, verificando-se um decréscimo de 15,0% no setor primário. No que diz respeito à taxa de emprego, por setores de atividade nos últimos três meses do ano, comparativamente com o período homólogo, verificaram-se diminuições nos três setores, de 11,7% no sector primário, 12,3% no secundário e 1,0% no terciário.

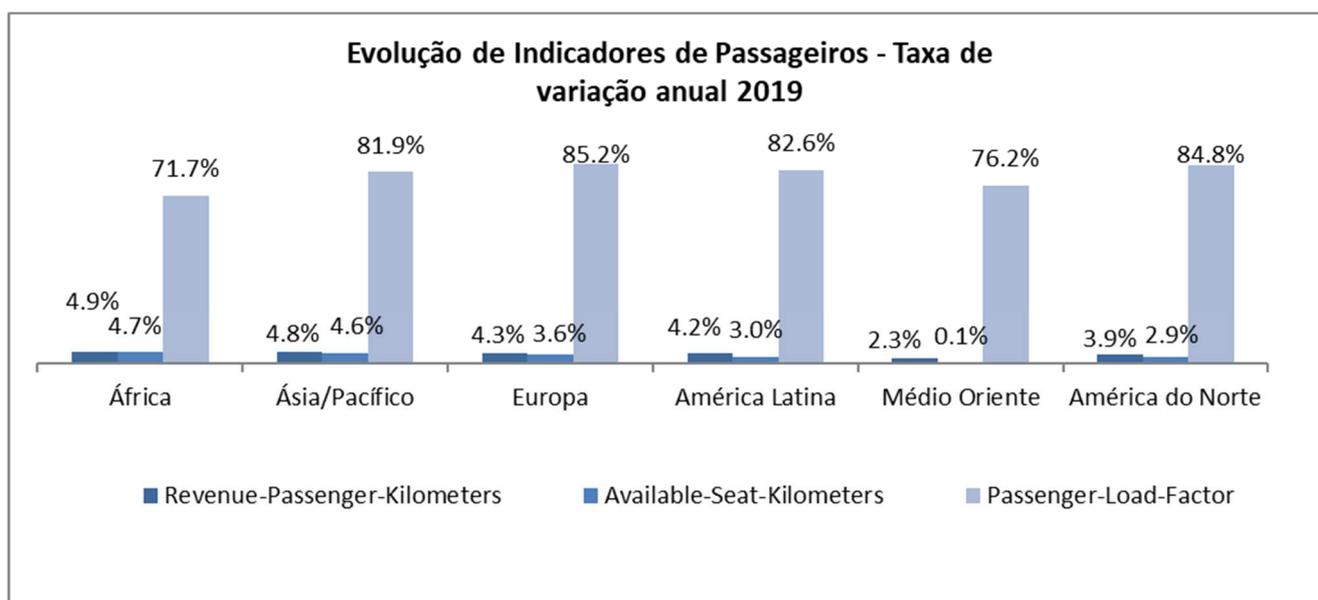
No que se refere à evolução das dormidas, de janeiro a dezembro de 2019, os diversos tipos de estabelecimentos hoteleiros da Região Autónoma dos Açores registaram um aumento das dormidas face ao ano anterior – apuraram-se 3.008,7 mil dormidas, dos quais 1.896,3 em hotelaria tradicional (hotéis, hotéis-apartamentos, apartamentos turísticos e pousadas). Neste tipo de hotelaria, registou-se um aumento de 0,6% nas dormidas, relativamente ao período homólogo de 2018.

Em 2019, os residentes em Portugal registaram 1.221,6 mil dormidas, o que traduz um aumento de 16,9% comparativamente a igual período de 2018. As dormidas dos residentes no estrangeiro atingiram as 1.787,1 mil dormidas, refletindo uma variação homóloga positiva de 17,7%. O mercado norte-americano (EUA e Canadá) concentrou 13,1% do total das dormidas dos residentes no estrangeiro, cerca de 206,2 mil dormidas, seguido da Alemanha com um peso de 11,9%. Espanha (5,6%), França (5,2%), Reino Unido (3,2%) e Holanda (3,1%) foram os outros mercados com peso significativo nas dormidas nos Açores.

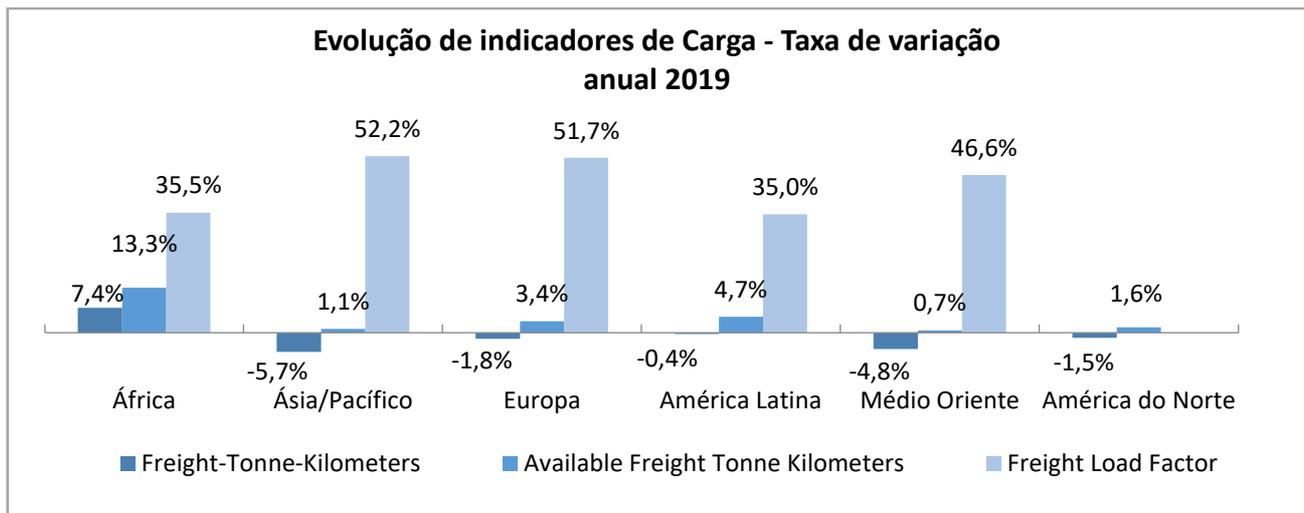
A ilha que concentrou maior número de dormidas neste período, foi a de São Miguel, seguida da Terceira, do Faial e do Pico, respetivamente com 2.072,5 mil (68,9%), 391,8 mil (13,0%), 193,0 mil (6,4%) e 170,3 mil (5,7%) dormidas.

Contexto no Setor de Transporte Aéreo

Em 2019 verificou-se um crescimento no tráfego aéreo de passageiros de 4,2% 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).



2019 foi um ano de decréscimo no tráfego de carga (*Freight-Tonne-Kilometers – FTKs*), que não se verificava desde 2012, em todas as regiões (3,3%), à exceção de África que registou um crescimento de 7,4%.



Durante o ano manteve-se a presença da Ryanair e a TAP tem demonstrado um posicionamento de maior "agressividade" nas tarifas disponibilizadas. A TAP incrementou a sua oferta na rota LIS-PDL-LIS pressionando ainda mais o *market share* das outras companhias na referida rota. Para o mercado da América do Norte, há a possibilidade de a concorrência da Delta Airlines ser substituída pela TAP no Toronto-Ponta Delgada (duas vezes por semana) e da TAP no Boston-Ponta Delgada (três vezes por semana).

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 2019

- Lei n.º 58/2019, de 9 de agosto, impactante no exercício de proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.
- Regulamento n.º 1/2018, de 30 de novembro, relativo à lista de tratamentos de dados pessoais sujeitos a Avaliação de Impacto sobre a Proteção de Dados.
- Decreto Legislativo Regional n.º 1/2019/A, de 7 de janeiro (Diploma Orçamento RAA), impactante no exercido do direito à negociação coletiva e condiciona valorizações salariais.
- Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2019/A, de 24 de janeiro (diploma de execução orçamental RAA), *inter alia*, condiciona valorizações salariais.
- 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.
- Lei n.º 90/2019, de 4 de setembro, que reforça a proteção na parentalidade, alterando o Código de Trabalho (Lei n.º 7/2019, de 12 de fevereiro) e os Decretos-Lei n.ºs 89/2019, de 9 de abril (que regulamenta a proteção na parentalidade, no âmbito da eventualidade maternidade, paternidade e adoção, dos trabalhadores que exercem funções públicas integrados no regime de proteção social convergente), e 91/2019, de 9 de abril (que estabelece o regime jurídico de proteção social na parentalidade no âmbito do sistema previdencial e no subsistema de solidariedade).
- Lei n.º 93/2019, de 4 de setembro (décima quinta alteração ao Código do Trabalho), *inter alia*, alteração substancial do regime da contratação a termo.

Tendências regulatórias que afetarão a SATA no futuro:

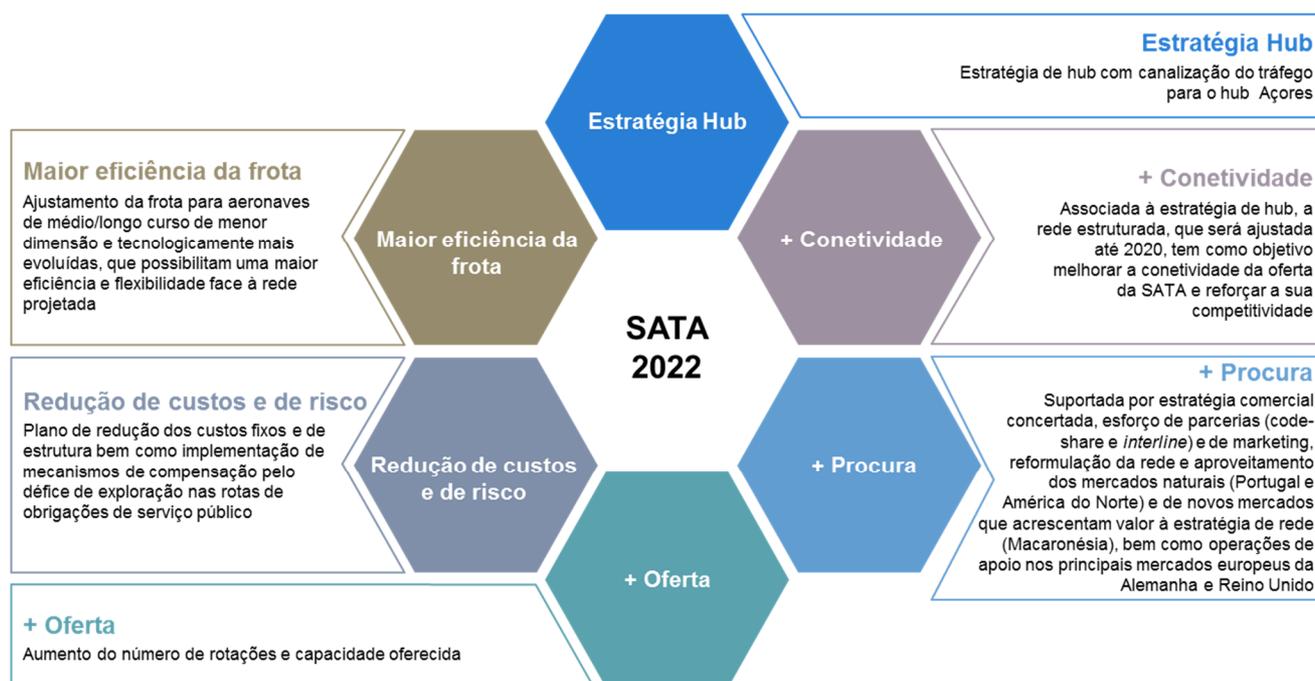
- Suspensão do aumento de taxas aeroportuárias para o ano 2020;
- Situações de greve não estão a ser tendencialmente consideradas circunstâncias extraordinárias pela ANAC.

Estratégia

Plano de Negócios 2017-2022

Durante o ano de 2019, 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

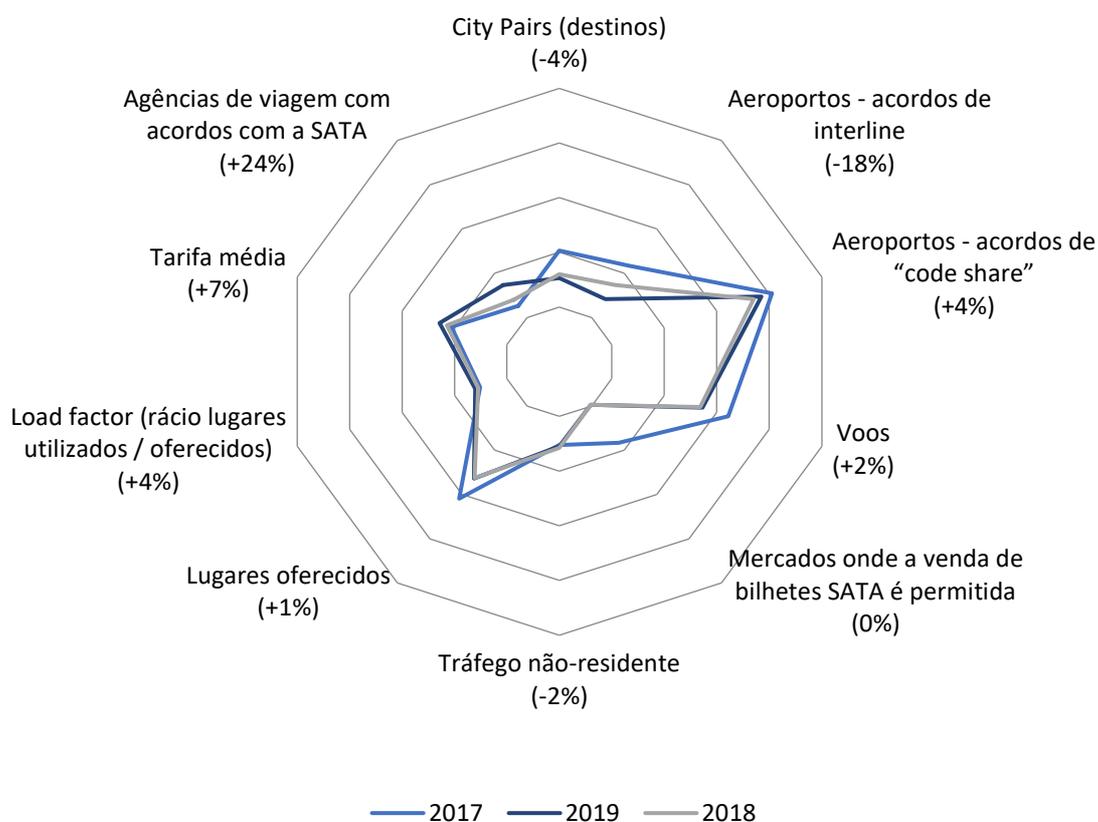


Para levar a cabo este plano de negócios, a SATA continuou a incentivar a venda dos Açores como destino turístico, tendo dado seguimento à estratégia de redução de custos, intensificação da promoção da SATA e da região nos mercados onde opera, inovação e eficiência.

Em 2019, a Azores Airlines manteve a aposta na estratégia de rede centrada no seu *hub* Açores. Neste sentido reforçamos as frequências entre os Açores e a América do Norte, nomeadamente com Boston e Toronto, bem como entre os Açores e Cabo Verde, com vista a maximização da conectividade no *hub*.

A SATA Air Açores reforçou igualmente a sua oferta no interior da R.A.A., com incremento de frequências no verão, para fazer face ao aumento da procura que se vinha registando.

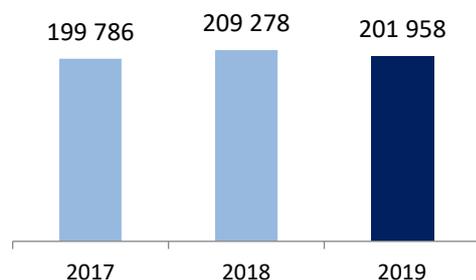
Evolução Conetividade SATA (2017-2019) – Grupo SATA



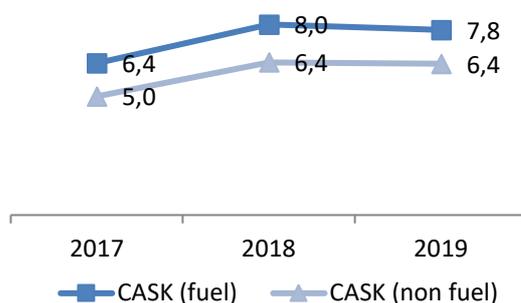
Os custos operacionais da Sata Internacional – Azores Airlines, em 2019, diminuíram na ordem dos 3%.

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 2019, voltaram a assistir-se a aumentos deste indicador. Na SATA Internacional – Azores Airlines assistiu-se a uma diminuição deste indicador, em -3% e -1%, com e sem *fuel* respetivamente.

Custos Operacionais - SATA Internacional (milhares de euros)



SATA Internacional (cêntimos de euro)



A estratégia comercial em 2019 centrou-se em três eixos de atuação: crescer em número de passageiros e aumentar o valor da receita média; reduzir custos; e melhorar a eficiência dos processos e das equipas de vendas. Fixados nessas orientações, o Grupo SATA trabalhou no ajustamento da rede aos mercados suscetíveis de suportar o desenvolvimento da operação, contraindo nos mercados com pouco valor para a rede em termos de passageiros e resultados. Retomou uma postura comercialmente proativa no segmento charter, muito relevante, uma vez que permitiu a rentabilização de recursos que estavam ociosos.

O Grupo SATA finalizou os trabalhos de implementação de um acordo de *code-share* com a Air France e deu início à negociação de um acordo *full content* com a Traveport, com o objetivo de reduzir custos de distribuição.

O foco do trabalho na área das vendas foi nos canais *online*, cujo crescimento do peso relativo demonstra o seu sucesso de curto prazo. Foram concretizados neste domínio ações com resultados estruturantes para o longo prazo, nomeadamente a definição de requisitos de uma aplicação móvel, destinada a vendas, e de uma renovação do site, feita em linha com a mesma. Durante 2019 foi ainda concretizada a substituição da plataforma de suporte à atividade do *contact center* de modo a permitir uma melhor utilização dos recursos humanos disponíveis e, em consequência, melhorar os índices de desempenho desta valência da equipa comercial.

Num esforço de maximização dos recursos humanos disponíveis, avaliaram-se alternativas ao funcionamento das lojas de vendas: a área de comunicação foi reorganizada de modo a focar-se nos novos meios de comunicação eletrónicos e redes sociais; e os seus processos de trabalho foram redefinidos de modo a favorecerem um trabalho mais próximo e concertado com a equipa de vendas. Neste âmbito, foi também concretizado o levantamento de requisitos de uma nova plataforma tecnológica de gestão de reclamações, capaz de assegurar um tratamento mais rápido desses processos no quadro das disponibilidades de recursos humanos do Grupo SATA.

No negócio da carga concretizou-se um conjunto de iniciativas que visaram uma melhoria na gestão da disponibilidade para transporte de carga, da eficiência do processo de reserva e iniciou-se, igualmente, um trabalho no sentido de nos focarmos em clientes e tipos de carga mais adaptados à nossa disponibilidade para transporte de carga.

Em 2019, a Azores Airlines manteve a aposta na estratégia de rede centrada no seu *hub* Açores. Neste sentido, viram-se reforçadas as frequências entre os Açores e a América do Norte, nomeadamente com Boston e Toronto, bem como entre os Açores e Cabo Verde, com vista a maximização da conectividade no *hub*.

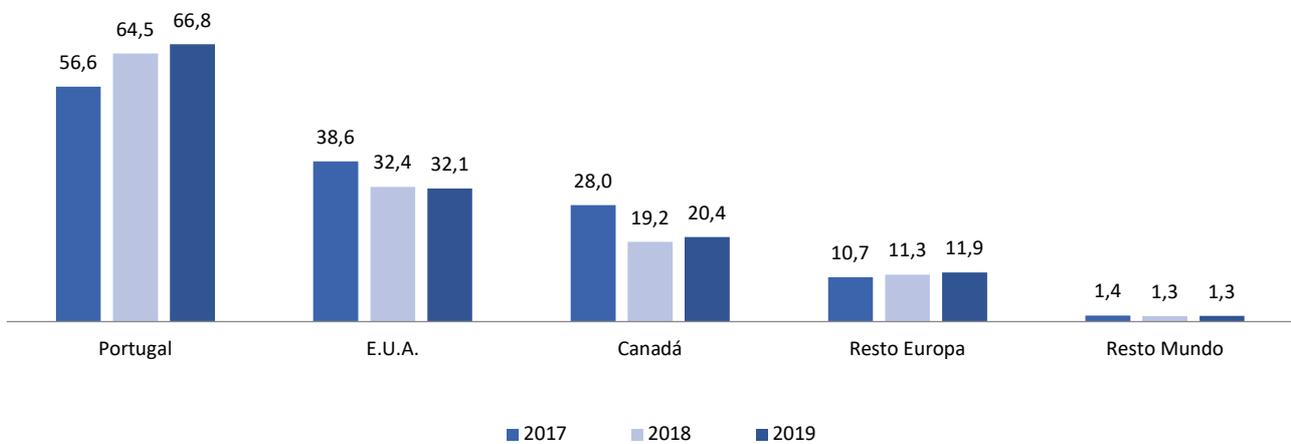
A SATA manteve o mesmo modelo tarifário que vinha aplicando nos anos anteriores e que assenta em: a) agrupamento dos diferentes produtos tarifários em *brands* (famílias) que partilham os mesmos atributos; e b) manutenção de alguns serviços adicionais como gratuitos (incluídos na tarifa), como por exemplo 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 nossos clientes, nomeadamente o tráfego residente e o tráfego étnico.

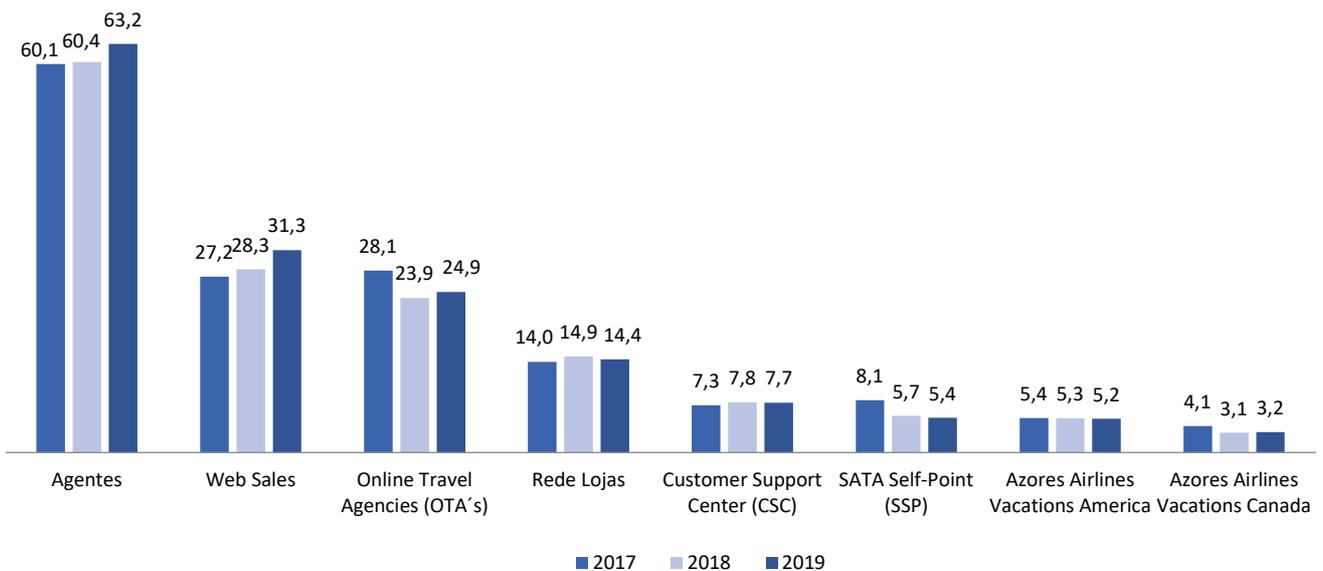
Evolução do Proveito por lugar disponível por quilómetro (RASK) – Grupo SATA

Mercado	2017	2018	2019	Var. 18/19
Doméstico	6,09	6,38	6,08	-0,30
América do Norte	5,26	4,81	5,73	0,92
Europa	3,97	4,04	4,38	0,34
África	4,04	3,34	3,94	0,60
RAA	12,31	12,55	13,13	0,58
Total	5,33	5,88	6,08	0,20

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



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



Receita de serviços adicionais 2017-2019 – Grupo SATA

Mercado	2017	2018	2019	Var. 19/18
Domésticas	174 823 €	178 500 €	199.098 €	12%
América do Norte	2 866 215 €	3 860 022 €	4.518.579 €	17%
Europa	34 373 €	26 531 €	40.577 €	53%
África	4 767 €	20 133 €	22.431 €	11%
RAA	107 704 €	116 664 €	121.589 €	4%
Total	3 187 882 €	4 201 851 €	4.902.274 €	17%

Em 2019, a SATA potenciou a receita através da promoção serviços adicionais, assistindo-se a um aumento deste tipo de receita em cerca de 17% no total.

Rotas

A SATA Internacional - Azores Airlines operou 18 rotas regulares em 2019, tendo sido descontinuadas duas rotas na América do Norte. Destaca-se que, a partir de outubro de 2019, foi descontinuada a rota PDL/FRA/PDL no período de inverno, passando a mesma a ser operada apenas nos meses de verão. Também em 2019, no mês de dezembro, foi introduzida a rota TER/YYZ/TER durante o inverno, passando, assim, a ser uma rota anual, em vez de sazonal.

Rotas regulares operadas por semana – 2017-2019 (N.º)

Mercado	2017	2018	2019	Var. 19/18
Domésticas (S4)	8	8	8	0
América do Norte (S4)	10	8	6	-2
Europa (S4)	4	3	3	0
África (S4)	0	1	1	0
Total	22	20	18	-2

Lugares oferecidos por mercado – 2017-2019 (N.º)

Mercado	2017	2018	2019	Var. 19/18
Canadá	160 518	119 704	101 772	-15%
EUA	203 639	169 795	163 661	-4%
Total	364 157	289 499	265 433	-8%

No atual contexto de emergência de saúde pública, em que a Organização Mundial da Saúde declarou a pandemia de coronavírus (Covid-19), tem-se vindo a registar, a nível nacional e internacional, um crescente número de casos de infeção das populações em resultado desta pandemia Covid-19. Para fazer face a esta calamidade mundial, diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas com impacto na mobilidade das populações e na economia global.

Por forma a mitigar os efeitos na Região Autónoma dos Açores, o Governo Regional aprovou a Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020 de 25 de março de 2020, que veio suspender todas as ligações da Azores Airlines do exterior à Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior.

Nas últimas semanas, a Sata Internacional - Azores Airlines apesar de ter efetuado alguns voos de repatriamento, reduziu a sua atividade, mantendo voos cargueiros, apenas, entre Lisboa e Ponta Delgada, sem passageiros a bordo. Foram canceladas todas as ligações aéreas nos meses de abril e regista-se até julho 2020, uma forte quebra na procura.

Apesar da reduzida atividade, deve ser mantida uma estrutura operacional mínima na Sata Internacional - Azores Airlines, por forma a garantir a mobilidade inter-ilhas e o transporte de bens essenciais para a Região Autónoma.

Os efeitos da disseminação do vírus estão, ainda, a ser analisados pelas autoridades competentes, tendo sido anunciado pela IATA, que devido à gravidade das restrições de viagem e à esperada recessão global, se estima que as receitas dos passageiros da indústria na Europa possam cair 252 mil milhões de dólares ou 44% abaixo do valor de 2019. Estamos perante a mais grave crise de sempre, para a indústria da aviação, sendo expectável impactos muito relevantes no transporte aéreo em todo o mundo.

Salienta-se o atual cenário de fecho de fronteiras devido à pandemia, sendo expectável que as severas restrições de viagens não serão levantadas antes de meados de maio.

Face à natureza das medidas já implementadas e eventuais futuras iniciativas, prevê-se que o setor do Turismo seja um dos mais afetados a nível mundial. Neste contexto, é já possível observar uma queda na procura de serviços de transporte aéreo a nível mundial, estando a Administração da Sata a acompanhar a situação com base na informação disponível e nas expectativas atuais quanto à evolução da disseminação do vírus.

Há que pensar no relançamento da economia no momento imediatamente a seguir ao alívio das restrições ao funcionamento dos mercados. O sector do turismo não é apenas prioritário para a manutenção da capacidade instalada e dos postos de trabalho durante a crise, mas é-o também pelo facto de previsivelmente o fim da pandemia coincidir com o início da época alta do turismo em Portugal. Tendo este sector um peso significativo no PIB nacional deverão ser garantidas as condições essenciais para o seu funcionamento pleno em junho, julho, agosto e setembro, minimizando assim o valor negativo previsível para o crescimento do PIB português em 2020.

Uma coisa é certa, os restantes meses do ano 2020 continuarão a ser afetados pela evolução e ritmo da propagação do vírus Covid-19, especialmente se houver uma segunda vaga. Ninguém sabe o rumo que esta pandemia irá tomar. No entanto, acreditamos que este cenário poderá causar uma disrupção significativa nas estruturas económicas globais no segundo trimestre. Eventualmente, com algum otimismo, poderemos assistir a uma recuperação no segundo semestre do ano. Uma vez que estamos a lidar com elevados índices de incerteza, há a necessidade imperiosa de nos adaptarmos continuamente face às informações oficiais que nos chegam sobre este tema. É, assim, essencial, para a Sata, ajustar rapidamente a sua estratégia à realidade. Assim, foram tomadas um conjunto de iniciativas, que listamos abaixo.

Perante este cenário acima descrito, a Sata tem levado a cabo inúmeras iniciativas para controlar e reduzir custos e ter capacidade de tesouraria, a saber:

- i. Suspensão ou adiamento de investimentos não críticos;
- ii. Renegociação de contratos e prazos de pagamento com fornecedores;
- iii. Corte de despesas acessórias;
- iv. Suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excecionais;
- v. Obrigatoriedade do gozo de folgas acumuladas e férias de períodos passados, durante os próximos 3 meses (abril, maio e junho);
- vi. Suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- vii. Suspensão de todos os processos de mobilidade interna em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- viii. Suspensão de todos os processos e ações de formação, internos e externos, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação e obrigatórios por lei; e
- ix. Medidas de apoio implementadas no âmbito do Covid19, pelo Governo Português, e às quais a Sata se candidatou, nomeadamente diferimento do pagamento de impostos, Lay-Off simplificado e medidas extraordinárias de apoio à manutenção de contratos de trabalho, aderindo também à medida extraordinária de proteção de clientes bancários através de moratórias no pagamento de empréstimos bancários.

As iniciativas em curso na SATA e os impactos do COVID nas suas operações estão igualmente a ser acompanhadas e monitorizadas pelo acionista último, o Governo Regional dos Açores.

Parcerias Comerciais

A SATA desenvolve a sua estratégia comercial assente nos princípios de cooperação, trabalhando em conjunto com diversos parceiros, nomeadamente agentes de viagens e *tour operators*, visando, desta forma, aproximar e consolidar a sua relação com associações várias do sector. Esta estratégia atua de forma a promover parcerias e protocolos, fomentar ações e promoções conjuntas, e potenciar as vendas.

São valorizadas de igual modo as parceiras com agentes de viagens tradicionais (*offline*) como 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 2019

Mercado	Ação/Evento
Nacional	Convenção Bestravel
	Apresentação da Programação Nortravel
	BTL – Bolsa de Turismo de Lisboa
	Mundo Abreu
	Expo Abreu
Alemão	ITB
	CMT
	TOURNATUR
Reino Unido	WTM

2019 foi um ano de continuidade, marcado pela presença da SATA, em conjunto com o Turismo dos Açores, em diversas feiras e *workshops*. Destacam-se, entre as diversas participações, as feiras internacionais na Alemanha (CMT, ITB e Tournatur) e no Reino Unido (WTM).

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

O *e-business* continuou a ser uma área de grande preponderância para a SATA, tendo sido um ano de investimento na melhoria de algumas funcionalidades dos nossos canais e em campanhas digitais.

No que diz respeito ao *e-business* foi efetuado, no ano de reporte, um melhoramento do motor de pesquisa e *homepage* dos nossos canais com o objetivo de dotar os nossos visitantes de uma melhor conversão *online*. Num futuro próximo pretende-se, de igual modo, melhorar a funcionalidade do “calendário” e o nosso canal de reserva e *app* móvel.



Ao longo do ano foram realizadas 35 campanhas de marketing e publicidade, em diferentes canais, consoante o mercado-alvo, o que permitiu melhorar a exposição do destino Açores, da marca Azores Airlines e das rotas à saída de Boston e Toronto, bem como dos canais AzoresAirlines.pt e AzoresAirlinesVacations.com.

De entre as diversas campanhas realizadas destacam-se as campanhas realizadas em parceria com a Bestravel, Logitravel, Expedia, eDreams e Lastminute. Estas iniciativas passaram por ofertas de melhores condições, tarifas especiais, ofertas de milhas, entre outras.

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 2019

Receita	Inovação
<ul style="list-style-type: none">• <i>Upgrade</i> funcional Azores Airlines• Comercialização de <i>FastTracke Lounge</i>• <i>Codeshare</i> com a West Jet e AirFrance• Comercialização Seguros <i>Online</i> com Multibanco• Revisão programa SATA IMAGINE	<ul style="list-style-type: none">• <i>Upgrade</i> SGBL (Gestão de Formação)• Implementação e Migração <i>Sharepoint Online</i>• Implementação AKS (<i>Azure Kubernet Services</i>)• <i>Upgrade / Migração</i> Rede Telecomunicações WAN• Migração para Office 365 Teams• Implementação Office 365 ATP• Implementação Office 365 One Drive
Otimização processos	Business Intelligence
<ul style="list-style-type: none">• RPA (robot) Grupos• RPA (robot) <i>Queues</i> Inventário• Controlo Faturação <i>Catering</i>• <i>Crew Allowances</i>• Gestão Pedidos PNC S4• Pagamentos via Entidade / Referência (Multibanco)• Gestão Hotéis (emissão <i>vouchers</i>)	<ul style="list-style-type: none">• <i>Worldtracer</i> (processos bagagem não entregue)• BIDT Amadeus (transações / custos agentes Amadeus)• BIDT Sabre (transações / custos agentes Sabre)• <i>Upgrade</i> infraestrutura de <i>Reporting Services</i>• <i>Dashboard</i> Recursos Humanos

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. Adicionalmente, a SATA dispõe de um portal de colaboradores reformados - Always@SATA.

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. Em 2019 foram realizadas 47 comunicações *ibelong*.

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.

I
N
T
E
G
R
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.



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. Em 2019 foram realizadas 252 comunicações "Seja Bem-Vindo à SATA!"

WELCOMING E-MAIL CHEFIAS

O *Welcoming E-mail* para as chefias, consiste no envio de um *e-mail* para o colaborador quando assume um novo cargo de coordenação/gestão. O envio deste *e-mail* tem como objetivo partilhar um conjunto de informações que consideramos ser importante para o colaborador e para a gestão diária da sua equipa.

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.

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.

SATA4me

O *sata4me* é um chapéu para as parcerias que são estabelecidas entre a SATA e diversas entidades parceiras, com o objetivo de proporcionar condições mais favoráveis aos colaboradores SATA. Atualmente, contamos com mais de 100 parceiros, em diversas áreas como a saúde, beleza, telecomunicações, lazer, etc. O colaborador pode encontrar as diversas parcerias vigentes no Portal Interno MySATA. Mensalmente, é enviada, por *e-mail*, a *newsletter sata4me*, para todos os colaboradores, via plataforma *Mailchimp*.

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 *e-mails*). Em 2019 foram realizados 24 agradecimentos por Reforma.

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).



A empresa envia ainda os parabéns nos aniversários na empresa. Em 2019 foram enviadas 202 mensagens “Parabéns de Empresa”.

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 2019, continuou a disponibilizar um conjunto de canais de comunicação externa, tais como:

- Azorean Spirit, 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, YouTube e LinkedIn);
- Meios de comunicação exterior: imprensa regional, nacional e internacional;
- Rede de Lojas 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 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 Internacional – Azores Airlines.

O capítulo “Segmentos de Negócio” revela os principais destaques da operação da SATA Internacional – Azores Airlines.

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.

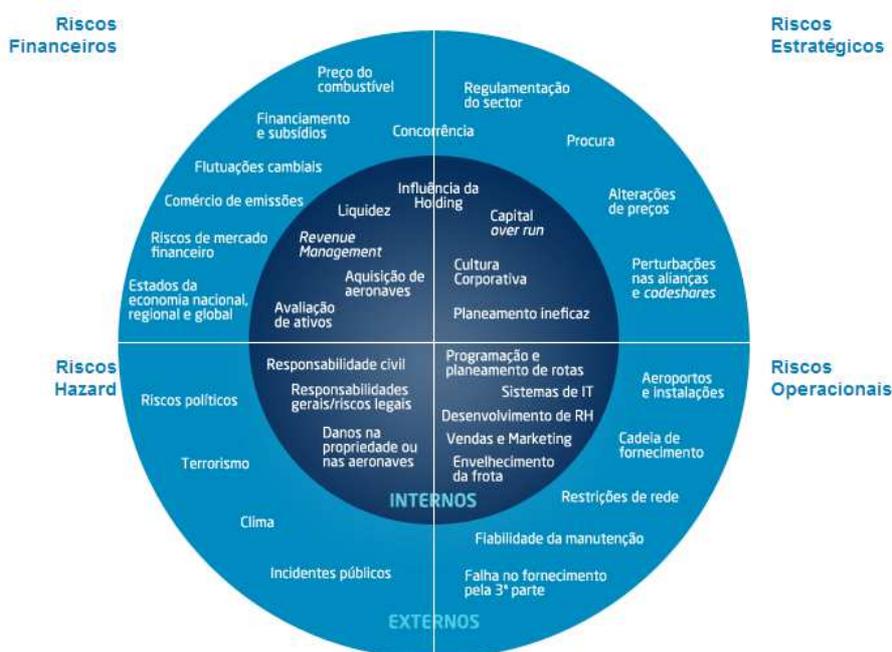
Gestão do Risco

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>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> <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>	<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. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Medidas de Gestão de Riscos de Interrupção da Operação

Riscos Hazard	Desastres naturais	<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.
Riscos Socio-Laborais	Relações laborais	<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.
Riscos Políticos	Políticas regionais e nacionais	<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.
Outros Riscos	Ética e cultura organizacional	<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. • No ano 2019, em formatos diferenciados, como notas em Livro de Reclamações, contatos com <i>Customer Care</i>, Comunicados de estruturas representativas de trabalhadores, exposições de colaboradores, relatórios de auditoria interna ou pontos questionados em contencioso administrativo e judicial, foram suscitados aspetos da temática de ética e cultura organizacional, com dimensão de melhoria que, e quando fundamentadas as situações, mereceram ações de necessária e desejável correção. • Plano de Prevenção de riscos e corrupção e infrações conexas que abrange todas as operações das empresas do Grupo.

Desempenho Financeiro

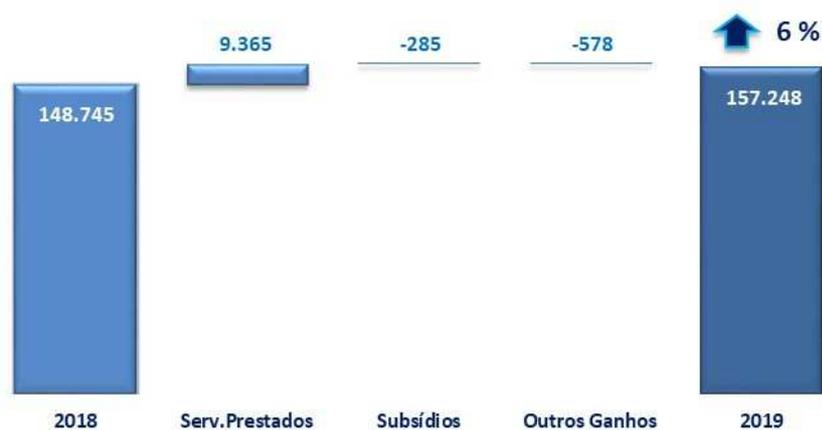
O exercício de 2019 foi para a SATA Internacional Azores Airlines um ano marcado pela deterioração dos resultados operacionais em aproximadamente 6 milhões de euros face aos valores registados no exercício anterior.

Ganhos operacionais

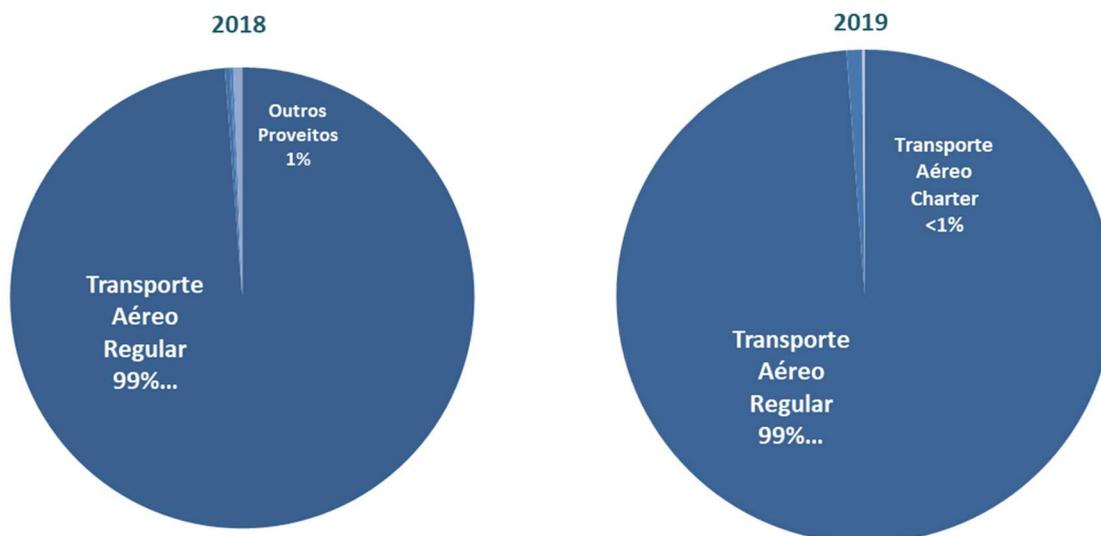
Ganhos operacionais (milhares de Euros)	2017	2018	2019
Serviços prestados	159.500	147.774	157.139
Subsídios	220	336	51
Outros ganhos	94	636	58
	159.814	148.745	157.248

O volume de ganhos operacionais auferidos no âmbito dos serviços de transporte aéreo ao longo de 2019 apresentou um crescimento na ordem dos 6%, cerca de 9 milhões de euros comparativamente ao valor registado no ano anterior.

O gráfico abaixo demonstra as variações nas rubricas mais relevantes de rendimentos auferidos ao longo de 2019 e respetiva variação face ao exercício anterior.



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



Gastos Operacionais

Gastos Operacionais (milhares de Euros)	2018	2019
a. Combustíveis e Lubrificantes	41.600	37.064
b. Fretamentos	18.462	18.093
c. Handling	15.393	15.179
d. Manutenção	17.733	18.374
e. Taxas Aeroportuárias	7.881	6.599
f. Comissões	7.656	6.580
g. Catering	5.217	5.117
h. Outras Taxas	3.785	3.725
i. Cedência de Pessoal	1.925	1.906
j. Rendas e Alugueres	17.119	589
k. Reservas de Manutenção por horas de voo	7.766	0
l. Gastos com pessoal	30.535	33.085
m. Depreciações	394	9.457
n. Outros gastos operacionais	33.811	46.190
	209.278	201.958

A tabela à esquerda detalha por rubrica o peso de cada tipologia de encargo no total dos gastos operacionais registados.

Face ao exercício de 2018 registou-se uma redução no total de gastos operacionais de 3%, na ordem dos 7 milhões de euros. À semelhança do verificado em exercícios anteriores, as rubricas de Combustíveis e Gastos com o Pessoal assumem os maiores contributos para a totalidade do volume de gastos operacionais, contribuindo com cerca de 35% do total registado ao longo de 2019, destaca-se igualmente o impacto na rubrica de Fretamentos, por via dos gastos incorridos com alugueres de aeronaves para suprir o impacto na rede do anormal volume de irregularidades operacionais que afetaram a atividade da companhia ao longo de 2018 e 2019.

Destacam-se as reduções verificadas nas rubricas de Rendas e Alugueres e Reservas de manutenção por horas de voos pelo impacto da alteração de critério contabilístico dos contratos de locação operacional e reservas de manutenção acumuladas a eles associados no âmbito da adoção da IFRS 16.

A utilização das novas aeronaves A321, em substituição dos menos eficientes A310 e A330, justifica a redução verificada em rubricas de gastos operacionais diretos como são caso os combustíveis.

Peso dos gastos operacionais

O contributo de cada rubrica para o valor total incorrido de gastos operacionais foi em 2018 e 2019 como se demonstra no gráfico abaixo:



Resultados

A evolução dos resultados para o período 2017-2019 apresenta-se do seguinte modo:

Reconciliação dos resultados (milhares de Euros)	2017	2018	2019
Ganhos operacionais	159.814	148.745	157.248
Gastos operacionais	(195.715)	(209.278)	(201.958)
<i>dos quais Rendas e alugueres</i>	<i>(10.512)</i>	<i>(17.119)</i>	<i>(589)</i>
<i>dos quais Depreciações e amortizações de ativos</i>	<i>(1.523)</i>	<i>(394)</i>	<i>(9.457)</i>
EBITDA (Result.Ops. Excl. Amortizações)	(34.378)	(60.138)	(35.252)
EBITDAR	(23.866)	(43.019)	(34.663)
Resultado operacional	(35.902)	(60.532)	(44.709)
Resultados Financeiros	(1.675)	(2.601)	(11.109)
Resultados antes de impostos	(37.577)	(63.134)	(55.818)
Imposto sobre o rendimento	(236)	(290)	5
Resultado líquido	(37.813)	(63.424)	(55.814)

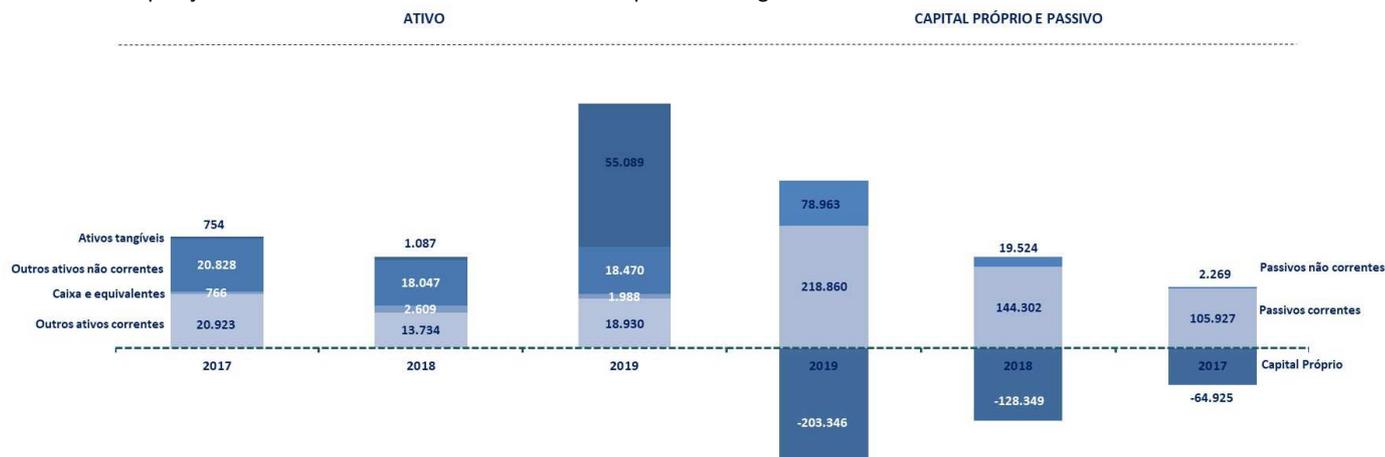
De acordo com a tabela acima, é perceptível uma recuperação dos resultados apresentados pela SATA Internacional Azores Airlines.

O crescimento dos rendimentos (+6%) de aproximadamente 9 milhões de euros bem como a redução (3%) de 7 milhões de euros ao nível dos gastos operacionais originaram uma melhoria de aproximadamente de 16 milhões de euros face aos resultados operacionais registados no exercício anterior.

O impacto negativo dos resultados financeiros (-11 milhões de euros) é composto pela adoção da IFRS 16 (5 milhões de euros) e pelos juros cobrados pela empresa mãe (4,6 milhões de euros) sobre os valores cedidos por esta, a título de empréstimo para gestão de tesouraria, com crescentes necessidades de financiamento comprovadas ao longo de 2019, com os respetivos impactos a nível no resultado líquido do exercício, por via da deterioração dos resultados financeiros registados no final do exercício económico em análise.

Posição financeira e liquidez

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



Ao nível do Ativo, destaca-se a alteração dos valores registados na rubrica de Ativos Fixos Tangíveis que resulta do reconhecimento do direito de uso dos ativos em regime de locação e respetivo *redelivery* no âmbito da adoção da IFRS 16.

Evidenciam-se igualmente as alterações dos valores registados na componente Não Corrente que inclui, para além do valor dos Depósitos de Segurança e Garantias, das aeronaves em regime de leasing, o impacto da adoção da IFRS16 sobre o registo das reservas de manutenção recuperáveis, uma vez que, até 31 de dezembro de 2018, estas reservas eram registadas como gastos do exercício em que ocorriam. Ao nível dos Ativos correntes registados, destaca-se o aumento da rubrica de Outras Contas a receber, resultado de acréscimos de proveitos relativos recuperação futura junto das locadoras, de gastos incorridos com a manutenção de aeronaves.

No que respeita a variações na estrutura e fontes de Financiamento, a deterioração da rubrica de Capital Próprio foi influenciada pelo impacto da adoção da IFRS 16, com impacto negativo em resultados Transitados, em cerca de 19 milhões de euros, e pelo efeito do registo da responsabilidade, do *lease termination fee* do A330, de 10 milhões de euros.

No que respeita a Passivos registados, destaca-se o aumento de dotação da rubrica de Provisões, nomeadamente para fazer face a processos judiciais (6,9 milhões de euros), contrato oneroso da aeronave A330 (7,4 milhões de euros) e impacto da adoção da IFRS 16, nomeadamente o registo do *“redelivery”* das aeronaves em regime de locações (8,5 milhões de euros).

Adicionalmente reflete-se também na componente de Passivo, o impacto da adoção da IFRS 16 no que respeita ao reconhecimento no balanço dos passivos com obrigações contratuais, sendo este maioritariamente composto pelos valores referentes aos contratos de locação operacional de aeronaves atualmente em vigor.

O valor registado na rubrica de Fornecedores apresenta um aumento de 5 milhões de euros comparativamente ao valor registado a 31 de dezembro de 2018.

O aumento de 43 milhões de euros da rubrica de Outras Contas a Pagar, assenta na sua maior parte no montante em dívida à empresa mãe SATA Air Açores, por valores emprestados à sua subsidiária Azores Airlines ao longo do exercício de 2019.

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

Dívida líquida (milhares de Euros)	2017	2018	2019
Financiamentos obtidos			
Não corrente	2.049	5.027	3.490
Corrente	11.387	5.167	5.788
Passivos com obrigações contratuais			
Não corrente	-	4	37.577
Corrente	-	5	20.219
Caixa e equivalentes de caixa	(766)	(2.609)	(1.988)
Dívida líquida	12.670	7.593	65.086
Dívida líquida/EBITDA	(0,4)	(0,1)	(1,8)

Segmentos de negócio

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

Segmentos de negócio do Grupo SATA

01 Transporte Aéreo

- **SATA Air Açores:** Transporte aéreo de passageiros e carga nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira
- **SATA Internacional- Azores Airlines:** Transporte aéreo nas restantes rotas operadas pela SATA.

02 Assistência a aeronaves

- **SATA Air Açores:** Assistência a aeronaves que operam nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores.



03 Gestão de aeródromos

- **SATA Gestão de Aeródromos:** Gestão integral de quatro aeródromos nas ilhas dos Açores – Pico, Graciosa, Corvo e São Jorge – e da aerogare das Flores.

04 Operadores Turísticos

- **Azores Airlines Vacations Canadá:** Consolidação da presença da SATA no mercado canadiano.
- **Azores Airlines Vacations America:** Reforço do posicionamento da marca SATA no mercado dos EUA.

01 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 Internacional – Azores Airlines**, o ano 2019 foi marcado por dois grandes investimentos: ao nível da frota deu-se a entrada da primeira aeronave A321-NEO-LR e foram realizadas grandes inspeções nas três aeronaves que constituem a frota A320. A nível de tripulações técnicas foram realizadas admissões e promoções a comando, com respetivas formações, de forma a dotar a empresa dos pilotos necessários a voar a frota da Companhia.

A entrega tardia pelo fabricante da nova aeronave, apesar do processo de certificação rápido que se seguiu, bem como o atraso na inspeção de uma aeronave A320, devido à corrosão encontrada nas asas, obrigaram a substituição da capacidade correspondente, através da contratação de voos em regime *wet-leasing* (ACMI). Ainda assim, a taxa de regularidade situou-se nos 95%, com 6.962 voos realizados e 332 voos cancelados. Destes, 52% cancelaram por razões operacionais, 42% por condições meteorológicas e 4% por motivos técnicos. Entre os motivos de ordem operacional, encontram-se os relacionados com tripulações, havendo a salientar determinado absentismo no Pessoal Navegante e também certos períodos de conflitualidade laboral, no âmbito das negociações dos Acordos de Empresa. Neste contexto, verificou-se alguma falta de flexibilidade na alteração das escalas e na recuperação de atrasos, tendo como consequência o cancelamento de voos.

Os fatores que afetaram a regularidade e a pontualidade foram acompanhados e analisados sistematicamente pelas equipas de gestão operacional, tendo em vista a correção dos processos de planeamento e de execução das operações, e identificação de medidas mitigadoras que permitem maior robustez futura no desenho do plano de frequências. Neste sentido, foram revistos os tempos de voo, de rotação e de ligação nos aeroportos, de forma a amortecer os atrasos e, assim, gerar uma melhor regularidade e pontualidade na execução dos próximos planos de exploração.

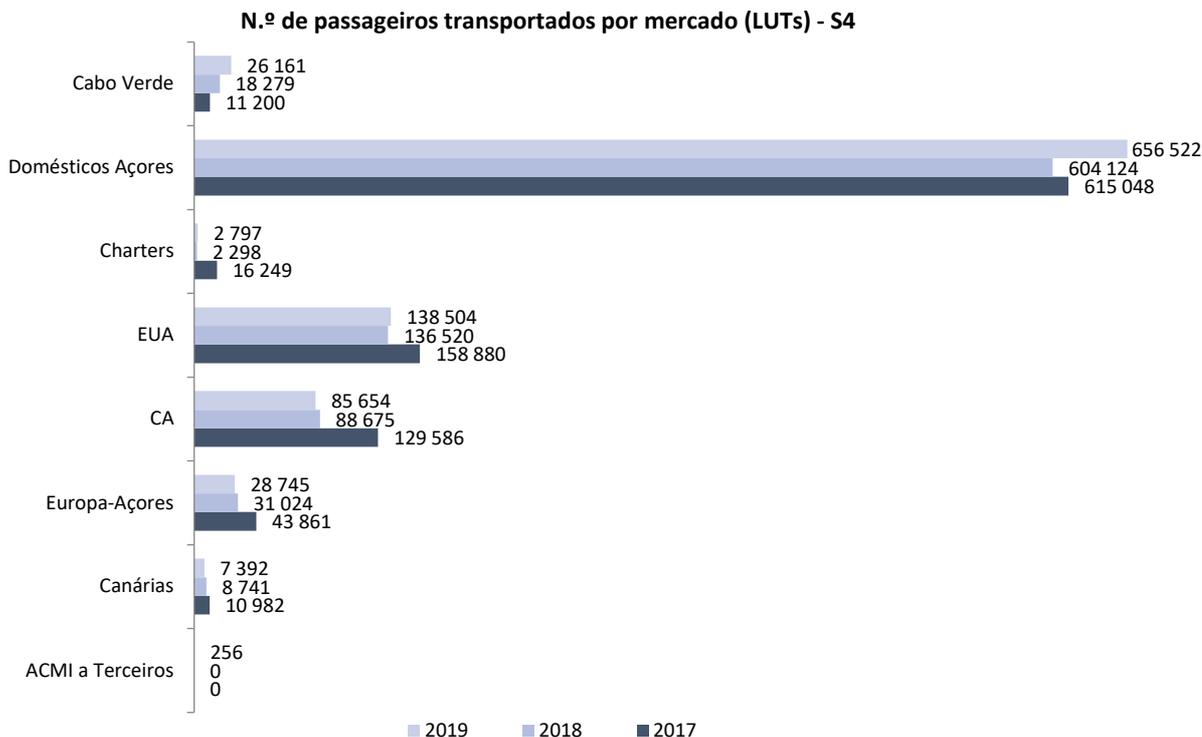
Os trabalhos de manutenção decorreram na normalidade, impactados pelo início de operação do A321-NEO e pela imobilização do Airbus A310 e preparação para reentrega. Foram realizados 3 eventos de paragens planeadas para o cumprimento de inspeções no âmbito do plano de manutenção aprovado. De registar também o aluguer de 3 motores e 1 APU (*auxiliary power unit*), e a ida para oficina de 3 motores e 1 APU.

Durante o ano, ao nível das **operações terrestres**, o Gabinete de Despacho Aduaneiro, criado em 2017, reforçou dos níveis de eficiência e rapidez nos processos aduaneiros pelo crescimento da atividade, que proporcionou nova redução de custos relacionados com os despachantes oficiais externos.

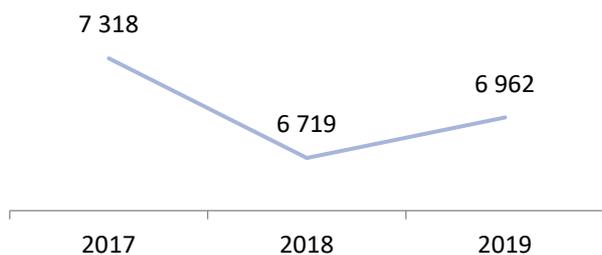
Principais Indicadores 2019

Em 2019, na SATA Internacional – Azores Airlines registou-se um aumento do número de passageiros transportados na ordem dos 6%. 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.

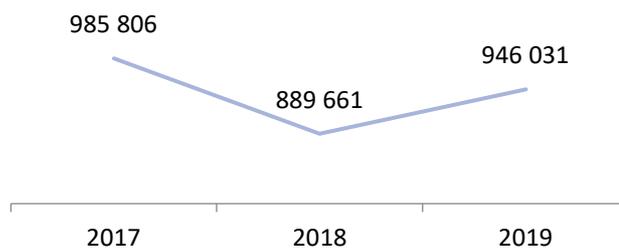
O mercado Cabo Verde registou o maior incremento na ordem dos 43%, face a 2018. Registou-se também um aumento no número de passageiros transportados nos voos Charter (22%), Domésticos Açores (9%) e EUA (1%), face a 2018; e verificou-se um decréscimo nos voos Canárias (-15%), Canadá (-3%) e nos voos Europa-Açores (-7%), relativamente ao ano anterior.



Evolução n.º voos realizados - S4

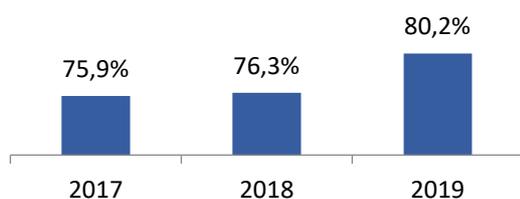


N.º passageiros transportados (LUTs*) - S4



* Inclui passageiros em trânsito

Load Factor (RPK/ASK) - S4



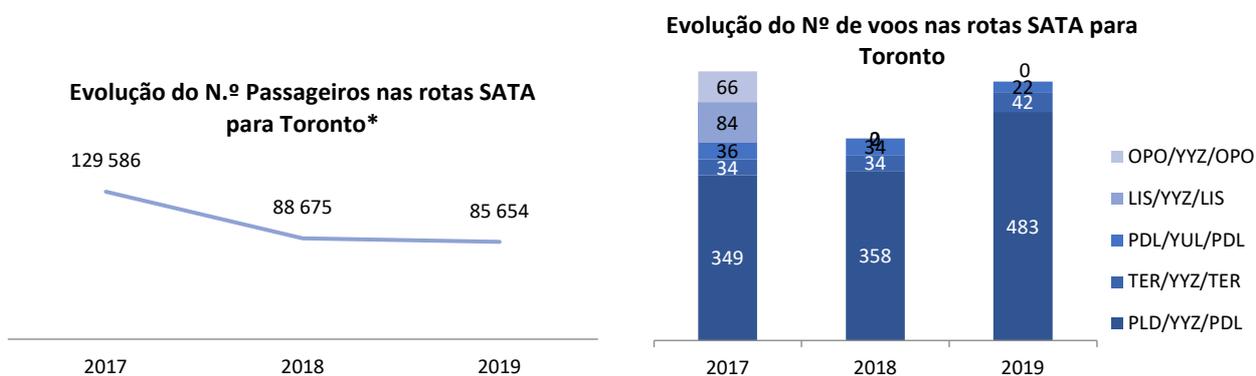
Em 2019, registou-se um aumento do número de voos e de passageiros transportados (4% e 6%, respetivamente), a taxa de ocupação (*Load Factor*) registou um acréscimo de aproximadamente 3,9 p.p..

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. O ano de 2019, no que diz respeito à Azores Vacations América, foi de alguma moderação na sua atividade comercial tendo-se, no entanto, dado continuidade à presença em feiras de turismo nas mais importantes cidades, nomeadamente Chicago, San Diego, Boston, Los Angeles, Denver, Philadelphia, Washington, San Francisco e Dallas, cujos resultados têm sido gratificantes.

Principais Indicadores 2019



* Inclui passageiros em trânsito

PDL = Aeroporto de Ponta Delgada; TER = Aerogare civil das Lajes; LIS = Aeroporto de Lisboa; OPO = Aeroporto do Porto; YYZ = Aeroporto de Toronto (Pearson); YUL = Aeroporto de Montreal (Pierre-Elliott-Trudeau)

Canadá registou um aumento no número de voos na ordem dos 28%, totalizando 547 voos e uma redução de cerca de 3% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

EUA

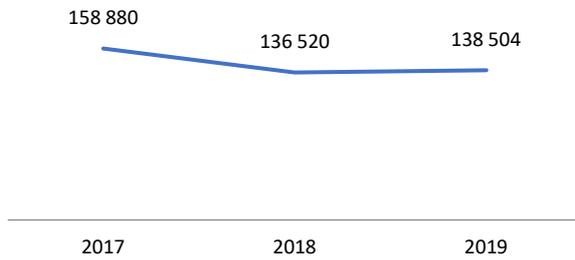
Foi cancelada a rota de Providence, transferindo-se assim todos os passageiros dos Estados de New York, Connecticut, Rhode Island e South Coast Massachusetts para Boston o que ocasionou um certo congestionamento nessa rota e a perda de cerca de 4.700 passageiros, em relação ao ano anterior.

A comunicação nos media foi limitada, mas mantivemos o contato personalizado com os nossos parceiros de negócio nomeadamente Tour Operators e Agentes de Viagem onde promovemos o destino Açores e consequentemente as rotas da Azores Airlines.

Ainda durante o ano continuamos com a venda dos nossos pacotes turísticos para os Açores, Madeira e Portugal Continental como processo de obtenção de receitas adicionais para a Azores Vacations América e consequentemente para o Grupo SATA.

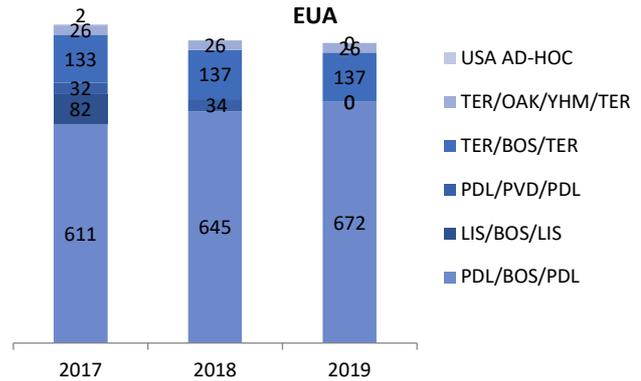
Principais Indicadores 2019

Evolução do N.º Passageiros nas rotas SATA para EUA*



* Inclui passageiros em trânsito

Evolução do N.º de voos nas rotas SATA para EUA



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

Em 2019, a atividade operacional da Azores Airlines Vacations America registou um decréscimo do número de voos na ordem dos 1%, totalizando 835 voos, e um aumento da mesma ordem (1%) 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 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.

Safety Management System (SMS)

A SATA Internacional – Azores Airlines tem 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 efetuada 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 2019, foram ministradas 46 ações de formação sobre o *Safety Management System* (SMS) a um total de 382 colaboradores das áreas operacionais, que geraram um volume de 1.514 horas de formação.

Security

Em 2019, deu-se 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.

Durante o ano de 2019 foram ministradas 222 horas de formação a Pessoal de Terra (PT) e Pessoal Navegante (PN), envolvendo um total de 319 formandos, e 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: 222 horas de formação e 319 formandos.

Foram, durante o ano 2019 garantidas (obtidas ou mantidas) a Certificação do Programa de Segurança (PSOA), Certificação do Programa de Formação de Segurança (PEFSEC), renovação do Registo IOSA (IATA Operational Safety Audit), e nomeação pela ANAC da S4 como “ Operadora de Serviços Essenciais do Sector de Transporte Aéreo “ no âmbito da Segurança do Ciber Espaço.

O único Auditor Security S4 manteve-se em funções, sendo que as Equipas Auditoras foram completadas com Auditores SP. Em 2019 foram realizadas 5 Auditorias de Segurança, das quais 3 foram internas e 2 por Autoridades Estrangeiras.

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.

O ano de 2019 foi particularmente marcado por um elevado número de irregularidades relativas a atrasos e cancelamentos de voo, os quais afetaram os índices de pontualidade de companhia. Consequentemente, a qualidade de serviço prestada sofreu um impacto negativo.

O que foi feito em 2019:



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. Em 2019 ocorreu uma reestruturação dos conteúdos dos inquéritos.



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 2019: melhoria dos conteúdos de entretenimento a bordo (passaram de 5 para 12 filmes) e introdução de novos menus para algumas refeições da classe executiva.



Reclamações (*Customer Care*)

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.

O *Customer Care* recebeu em 2019 um total de 9.853 reclamações, sendo que destas 89% são referentes a pedidos de indemnização devido a atrasos e cancelamento de voo. Em 2019 o *Customer Care* estabeleceu 19.368 contactos com passageiros, todavia este número não corresponde ao total de processos fechados, uma vez que para dar um processo por concluído é necessário estabelecer inúmeros contactos com o passageiro. O tempo médio de primeira resposta aos processos é de 106 dias.

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	 AQUISIÇÃO DO SERVIÇO
 PONTUALIDADE	 CHECK-IN
 FIABILIDADE	 BAGAGEM E CARGA
 FLEXIBILIDADE	 EMBARQUE
 RIGOR	 CONDIÇÕES FÍSICAS DENTRO DO AVIÃO
 COMUNICAÇÃO	 SERVIÇO A BORDO
 SIMPATIA	 DESEMBARQUE
 CONHECIMENTO	 IRREGULARIDADES E RECLAMAÇÕES

SATA IMAGINE

O SATA IMAGINE é o Programa de Passageiros Frequentes da SATA. Em 2019, as adesões ao SATA IMAGINE continuaram a registar a tendência de crescimento na ordem dos 11%, alcançando 225.293 membros e somando 75 parcerias.

Registaram-se 21.989 novas adesões e 5 novas parcerias. Foram realizadas 6 campanhas durante o ano das quais resultaram a emissão de 419 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, assegurando um serviço fiável e de qualidade, que satisfaça as expectativas 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 Internacional –Azores Airlines 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 Internacional Azores Airlines

No final de 2019, a SATA Internacional Azores Airlines contava com:

633 colaboradores



49% do sexo masculino
51% do sexo feminino

94 novas contratações
Taxa de novas contratações: 12%

66% dos colaboradores abrangidos por acordos de negociação coletiva

53 saídas
Taxa de rotatividade: 9%

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%	6	6%	39	8%	1	25%	0	0%	0	0%
30 a 50 anos	0	0%	39	56%	70	74%	390	84%	3	75%	0	0%	0	0%
> 50 anos	0	0%	31	44%	18	19%	36	8%	0	0%	0	0%	0	0%
Masculino	0	0%	55	79%	82	87%	172	37%	3	75%	0	0%	0	0%
Feminino	0	0%	15	21%	12	13%	293	63%	1	25%	0	0%	0	0%
Total	0		70		94		465		4		0		0	

Colaboradores navegantes, por género



Masculino

104 Pessoal Navegante Comercial
82 Pessoal Navegante Técnico



Feminino

134 Pessoal Navegante Comercial
6 Pessoal Navegante Técnico

2. Admissão de colaboradores

Recrutamento e Seleção

Em 2019, a SATA Internacional – Azores Airlines organizou 14 processos de recrutamento e seleção, tendo sido recrutados 94 novos colaboradores no total.

Novas contratações e rotatividade por género, faixa etária e região

	Masculino	Feminino	<30 anos	30 a 50 anos	>50 anos	Portugal Continental	Açores
Novas contratações (n.º)	67	27	46	44	4	35	59
Rotatividade (n.º)	35	18	16	34	3	25	28

Acolhimento e Integração

A SATA considera que a entrada de um novo colaborador é uma das fases mais críticas da vida organizacional. Em 2019, no âmbito do processo de Acolhimento e Integração (A&I) SATA, foram enviadas 252 comunicações “Seja bem-vindo à SATA!” e “Seja bem-vindo de volta à SATA”, direcionadas a todos os novos colaboradores e colaboradores sazonais que regressaram. Trata-se de um e-mail inicial, enviado para o colaborador que entra, 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 processo de A&I dos novos colaboradores.

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 2019, 66% 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 2019, a SATA Internacional – Azores Airlines acolheu 3 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.

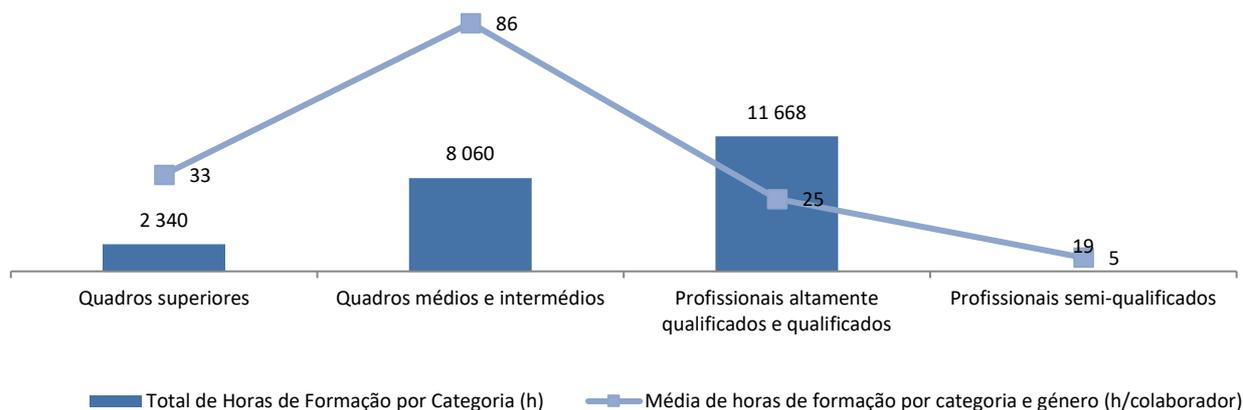
A SATA implementou uma ferramenta de avaliação de desempenho, a APD – Análise para o Desenvolvimento, que visa fomentar o desenvolvimento do potencial dos colaboradores da SATA, reconhecer o seu mérito, baseado numa cultura de gestão orientada para resultados. Em 2019, 134 colaboradores contratados foram avaliados, dos quais 48% são colaboradores do género masculino e 52% do género feminino.

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 nas várias áreas.

Em 2019, foram realizadas na SATA Internacional Azores Airlines 22.087 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 cônjugue/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 a sua inauguração, em setembro 2012 até final de 2019, o Centro de Formação Aeronáutica dos Açores recebeu 5.660 formandos, distribuídos por 822 ações de formação, que geraram um total de 21.879 dormidas.

Ao longo de 2019, foram ministradas no CFAA 5 ações de formação em Familiarização e Evacuação de Aeronaves, em regime de *wet lease*, requisitadas pela ANA Aeroportos- Departamento de Socorros, a bombeiros dos Açores e Madeira, correspondendo a um total de 60 formandos externos.

De salientar também que o CFAA aluga anualmente à OMNI e à ESFC (European School for Cabin Crew), 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 2019, ao aluguer para 19 formações práticas, recebendo o Centro 407 formandos externos, num total de 228 horas de formação.

Realizaram-se, ainda durante o ano de 2019, diversas visitas de Estudo ao CFAA, nomeadamente de diversas escolas da Região Autónoma dos Açores (Santa Maria, S. Miguel) num total de 93 participantes.

Grupo SATA – Formação realizada no CFAA em 2019

N.º Ações de Formação	N.º Horas	N.º de Formandos	Principais Ações de Formação
 71	 6.579	 424 internos e 51 externos	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Formações Recorrentes de Tripulações</i> • <i>Formações Recorrentes de Operacionais do Handling</i> • <i>Familiarização e Evacuação de Aviões</i>

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 (49% masculino e 51% feminino) comprova a não discriminação em género nas contratações feitas pela SATA Internacional – Azores Airlines. Também no que respeita à remuneração dos colaboradores não existe discriminação entre mulheres e homens, sendo a remuneração equilibrada entre géneros.

A SATA Internacional – Azores Airlines promove também a inclusão de colaboradores portadores de deficiência, pelo que em 2019, contava com 8 colaboradores portadores de deficiência.

Em 2019, 19 homens e 29 mulheres usufruíram de licença parental, verificando-se uma taxa de regresso ao trabalho de 100%.

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.

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 uma clínica em Lisboa e uma clínica na ilha Terceira e um serviço interno com dois médicos em Ponta Delgada.

Representantes dos Trabalhadores para a Segurança e Saúde do Trabalho

Existe uma Comissão de Trabalhadores da SATA Internacional - Azores Airlines, representante dos colaboradores para assuntos de saúde e segurança. 100% dos colaboradores encontram-se representados nesta Comissão.

Em 2019, registaram-se 58 acidentes de trabalho na SATA Internacional – Azores Airlines, mais 5 acidentes face ao ano anterior.

SATA Internacional - Azores Airlines

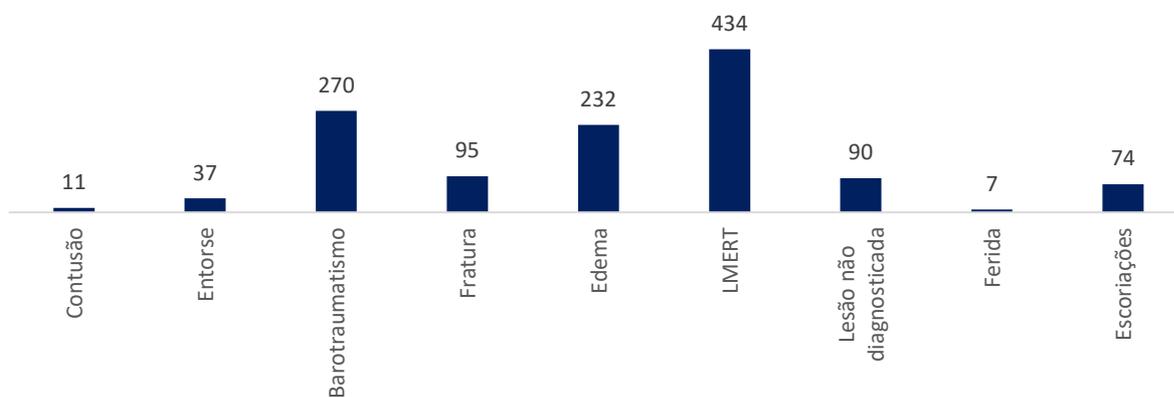


Evolução de dias perdidos por acidente de trabalho

Em 2019, o número total de dias perdidos por acidente de trabalho na SATA Internacional – Azores Airlines aumentou 46% face a 2018, tendo-se registado 1.250 dias perdidos (+396 dias).

Dias de trabalho perdidos por natureza de lesão

SATA Internacional - Azores Airlines



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 2019 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 2020 sejam elaborados cenários e realizados simulacros desta natureza.

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 Internacional – Azores Airlines, 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

Otimização dos consumos de recursos	Adaptação às alterações climáticas	Produção de resíduos e efluentes
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Efficiency and You</i> (SATA Air Açores); • Informação sobre a implementação das “Boas Práticas de Gestão de Consumos” publicada no mySATA; • Monitorização dos consumos de combustível, eletricidade, papel e água; • Instalação de contadores nos geradores de emergência; • Utilização de bacias de retenção nas zonas de armazenamento de óleos e produtos químicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manual de monitorização de emissões de carbono; • Manutenção preventiva e inspeções periódicas aos veículos; • Medição dos níveis de compostos orgânicos voláteis (COV) nas atividades de manutenção; • Monitorização de instalação de <i>Halons</i>; • Monitorização e controlo de fugas de equipamentos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano Interno de Prevenção de Gestão de Resíduos; • Recolha seletiva de resíduos nos Aeródromos; • Centro de triagem de resíduos nos edifícios SEDE; • Reciclagem e valorização de resíduos; • Inspeções aos equipamentos que contêm gases refrigerantes; • Separador de hidrocarbonetos • Material para contenção de derrames.

A SATA monitoriza e avalia a conformidade com os requisitos ambientais a que a sua atividade está sujeita. Ao longo de 2019, foram realizadas 16 auditorias no âmbito de Segurança, Saúde no Trabalho e Ambiente: 12 auditorias internas, 1 auditoria externa, 2 auditorias a fornecedores e 1 inspeção.

Adicionalmente, é importante realçar que foram executadas auditorias internas em todas as escalas e locais de trabalho do universo SATA e que, 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 2019, 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 Internacional – Azores Airlines (2019)			
	Água da rede pública: 2.396 m ³ + 126% face a 2018		Jet Fuel nas aeronaves: 61.272.500GJ - 32% face a 2018
	Eletricidade: 541 GJ -21% face a 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 (2019)
Emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade: 101 tCO ₂ e - 21% face a 2017
Emissões diretas de GEE associadas ao consumo de jet fuel da frota de aeronaves: 154.406 tCO ₂ e - 32% face a 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 1.076 licenças em 2019, 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 A321N, uma aeronave A330, quatro aeronaves DH400 em regime de ACMI.

De salientar que a SATA Internacional se encontra abrangida por um novo programa de reporte de CO₂ relacionado com os voos internacionais, denominado CORSIA (*Carbon off setting and reduction scheme for international aviation*). Portugal foi um dos 82 países que aderiram voluntariamente ao programa de reporte, tendo as companhias nacionais que efetuar um reporte de todas as tCO₂ emitidas em voos internacionais. Neste momento o CORSIA encontra-se numa fase piloto durante o período 2019-2021, onde as companhias aéreas apenas reportam os dados relativos às rotas abrangidas, sem obrigações de compra de licenças. A partir do ano de 2022 funcionará na mesma base do CELE, sendo obrigatório a compra e devolução de licenças nos mercados próprios para o efeito. No ano de 2019 a SATA Internacional reportou um total de 81.489 t CO₂.

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.

Em 2019, e no seguimento deste processo foram contactados os Centros de Processamento e Valorização e Resíduos dos Açores (CPVR) no sentido de colaborar na sensibilização ambiental na SATA. Até ao momento não foram rececionadas respostas neste sentido.



Produção de Resíduos
da SATA (2019)

Total de resíduos produzidos: 72t
-11% face a 2018

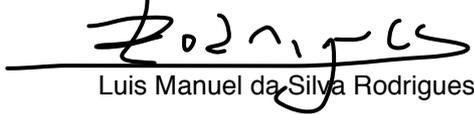
Aplicação de Resultados

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

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 55.813.508 euros seja aplicado em Resultados Acumulados, e que face aos Capitais Próprios negativos no montante de 203.346.386 euros e dando cumprimento ao disposto no artº 35 do código das sociedades comerciais, o Conselho de Administração irá propor à Assembleia Geral, para sua cobertura, o respetivo aumento de capital.

Ponta Delgada, 14 de Maio de 2020

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

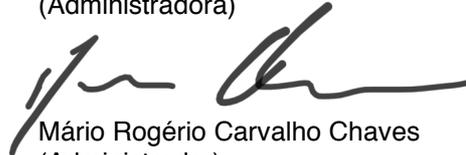


Luis Manuel da Silva Rodrigues

(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)

Anexos

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 assumiu 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 SGPS, 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 SGPS, 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>

<p>Luis Rodrigues</p>	<p>Habilitações Literárias/Formação complementar Licenciatura em Economia (1988) e MBA (1990) pela Faculdade de Economia, Universidade Nova de Lisboa. Advanced Management Program (2013), Harvard Business School, EUA.</p> <p>Data de Nascimento 29/01/1965</p> <p>Percurso Profissional Funções de gestão em várias indústrias – bens de consumo, media, telecomunicações - e geografias – Austria, Belgica, Brasil. Administrador Executivo na TAP SGPS e SA entre 2009 e 2014. Membro da comissão executiva e líder da escola de formação de executivos da Nova SBE entre 2015 e 2019, onde é professor convidado. Atividade independente como consultor de empresas. Desde janeiro de 2020, presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA.</p>
<p>Mario Chaves</p>	<p>Habilitações Literárias/Formação complementar Frequência Matemáticas Aplicadas, Universidade Autónoma de Lisboa (1994/1996) Curso Piloto Linha Aérea (1995) Comandante Airbus A320 (2005) Instrutor (<i>Type Rating Instructor A320</i>) (2006-2009)</p> <p>Data de Nascimento 15/05/1975</p> <p>Percurso Profissional Iniciou a carreira como Piloto de A320 na TAP tendo sido Comandante e Instrutor de voo no A320. Passou por varios cargos nas Operações de Voo. Em 2013, na IATA, foi responsável pela Eficiência das Operações de Voo a nível global e foi membro do Painel Operacional da ICAO, painel que estabelece a framework regulatória mundial. Foi <i>team leader</i> em projetos de eficiência operacional em mais de 10 companhias aéreas de referência como Grupo Qantas, Air New Zealand, United, entre outras e tambem com a FAA. Já no Grupo Icelandair, em 2016, desempenhou o cargo de Vice-Presidente Eficiência Operações e foi adjunto do COO. Acumulou ainda a gestão da unidade de <i>Handling</i> em Keflavik, HUB da Icelandair.</p> <p>Entre 2017 e 2019 desempenhou a função de Acting CEO e <i>Accountable Manager</i> da Cabo Verde Airlines para a sua reestruturação e executou com sucesso a privatização da empresa em Março 2019.</p> <p>Desde janeiro de 2020, Vogal do Conselho de Administração do Grupo SATA</p>

<p>Teresa Gonçalves</p>	<p>Habilitações Literárias/Formação complementar</p> <p>Licenciada em Economia pela Faculdade de Economia da Universidade Católica Portuguesa de Lisboa (2000), com uma pós-graduação em Finanças pela Universidade Nova de Lisboa (2003).</p> <p><i>Business Marketing Strategy</i>, Kellogg School of Management (Northwestern University) (2015)</p> <p>Pós-graduação em Concorrência e Regulação, pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (2016/17).</p> <p>Data de Nascimento</p> <p>30/05/1977</p> <p>Percurso Profissional</p> <p>Iniciou a atividade profissional em Consultoria Estratégica, tendo desenvolvido inúmeros projetos em vários setores de atividade. Em 2003 entrou na Portugal Telecom, tendo passado por áreas como Planeamento e Controlo, Planeamento Estratégico, Desenvolvimento de Negócios e <i>Corporate Finance</i>, onde desempenhou o cargo de Diretora do Grupo PT, tendo participado em inúmeras transações de compra e venda ativos. Desenvolveu alguns projetos de consultoria, nacionais e internacionais. Antes de entrar na Sata, foi Diretora de Promoção e Defesa da Concorrência no Regulador dos Transportes – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), tendo sido coordenadora da Presidência de Portugal no IRG-Rail (Grupo dos Reguladores independentes para a Ferrovia). Desde janeiro de 2020, Vogal do Conselho de Administração do Grupo SATA.</p>
--------------------------------	---

Organograma Geral Sata Internacional – Azores Airlines

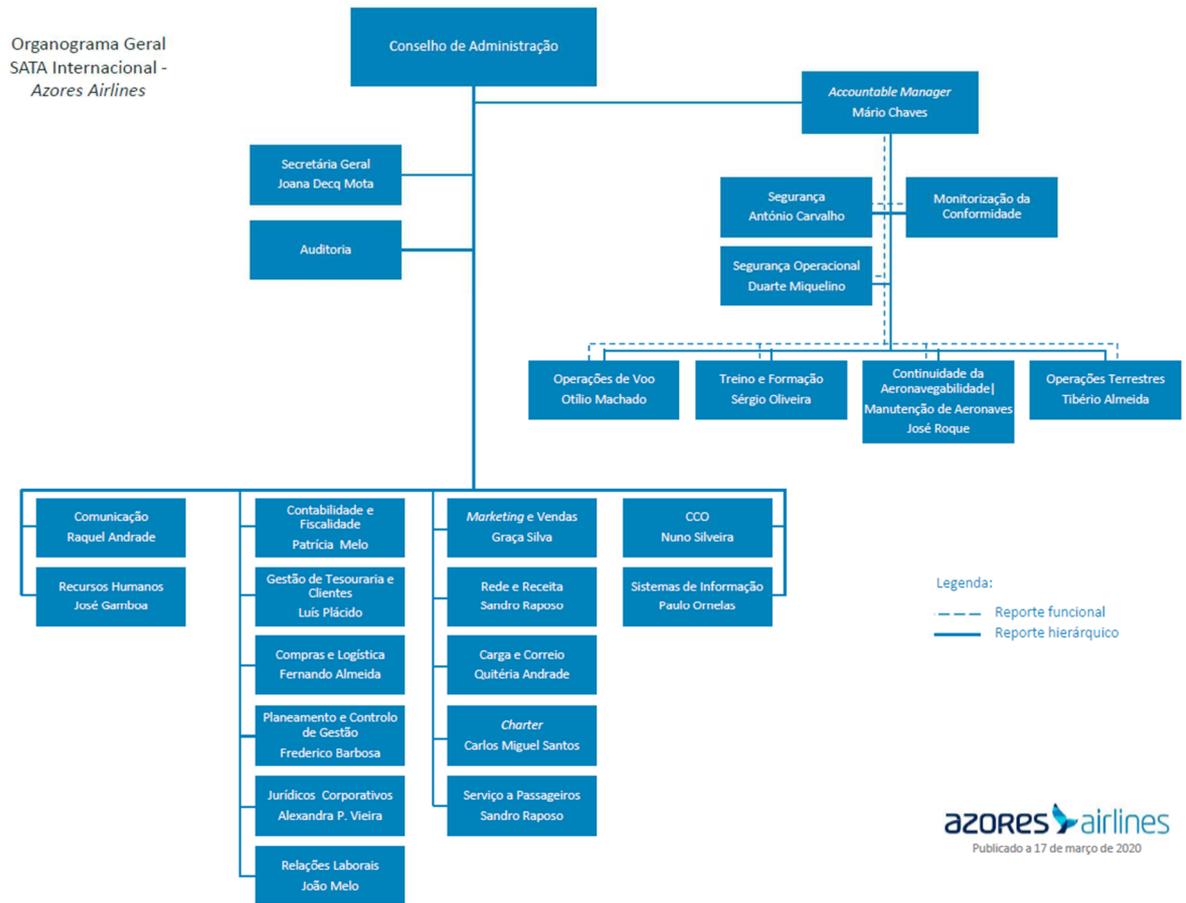


Tabela de Conformidade com D.L n.º 89/2017

Decreto-Lei n.º 89/2017 de 28 de julho	Capítulo/secção	Página/s
<p>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:</p>		
a) Breve descrição do modelo empresarial da empresa	Desempenho económico - Segmentos de negócio	Pág. 38-41
b) Uma descrição das políticas seguidas pela empresa em relação a essas questões, incluindo os processos de diligência devida aplicados	Desempenho económico Desempenho social Desempenho ambiental	Págs. 27, 28, 32-33, 42-44 Págs. 45-50 Pág. 51-54
c) Os resultados dessas políticas	Desempenho económico Desempenho social Desempenho ambiental	Págs. 11-13, 31-32, 41-43 Págs. 44-49 Pág. 50-53
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	Desempenho económico	Págs. 30-32
e) Indicadores -chave de desempenho relevante para a sua atividade específica	Indicadores-chave Desempenho económico Desempenho social Desempenho ambiental	Pág. 5-6 Págs. 11-13, 32-33, 42-44 Págs. 45-50 Pág. 51-54

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 2019 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 2019 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.º 17313/2008 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 2019.

Os indicadores apresentados não incluem os 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*

**SATA Internacional – Azores
Airlines, S.A.**

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2019

Índice das Demonstrações Financeiras

<u>Demonstração dos resultados</u>	69
<u>Demonstração do rendimento integral</u>	70
<u>Demonstração da alteração dos capitais próprios</u>	71
<u>Demonstração dos fluxos de caixa</u>	72
<u>Anexo às demonstrações financeiras</u>	73
<u>1. Introdução</u>	73
<u>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras</u>	73
<u>2.1 BASES DE PREPARAÇÃO</u>	73
<u>2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES</u>	73
<u>2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS</u>	77
<u>3. Principais políticas contabilísticas</u>	81
<u>3.1 CONVERSÃO CAMBIAL</u>	81
<u>3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS</u>	81
<u>3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS</u>	83
<u>3.4 ATIVOS FINANCEIROS</u>	83
<u>3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS</u>	85
<u>3.7 INVENTÁRIOS</u>	85
<u>3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER</u>	85
<u>3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA</u>	86
<u>3.10 CAPITAL SOCIAL</u>	86
<u>3.11 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS</u>	86
<u>3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR</u>	86
<u>3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO</u>	86
<u>3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS</u>	87
<u>3.15 PROVISÕES</u>	87
<u>3.16 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO</u>	88
<u>3.17 LOCAÇÕES</u>	88
<u>3.18 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS</u>	90
<u>3.19 RÉDITO</u>	90
<u>3.21 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA</u>	91
<u>3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA</u>	91
<u>3.23 EVENTOS SUBSEQUENTES</u>	92
<u>4 Políticas de gestão do risco financeiro</u>	92
<u>4.1 FATORES DO RISCO FINANCEIRO</u>	92
<u>4.2 GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL</u>	95
<u>5. Principais estimativas e julgamentos apresentados</u>	95
<u>6. Ativos fixos tangíveis</u>	98
<u>7. Ativos e passivos por impostos diferidos</u>	100
<u>8. Outras contas a receber</u>	101
<u>9. Outros ativos correntes</u>	102
<u>10. Inventários</u>	103
<u>11. Clientes</u>	104
<u>12. Caixa e equivalentes de caixa</u>	104

<u>13. Capital</u>	105
<u>14. Reservas e prestações suplementares</u>	105
<u>15. Provisões</u>	106
<u>16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais</u>	107
<u>17. Outras contas a pagar</u>	108
<u>18. Outros passivos correntes</u>	109
<u>19. Fornecedores</u>	109
<u>20. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar</u>	110
<u>21. Documentos pendentes de voo</u>	110
<u>22. Ativos e passivos financeiros por categoria</u>	110
<u>23. Justo valor de ativos e passivos</u>	111
<u>24. Vendas e Prestação de serviços</u>	111
<u>25. Subsídios à exploração</u>	111
<u>27. Gastos com o pessoal</u>	112
<u>28. Outros rendimentos e ganhos</u>	113
<u>29. Outros gastos e perdas</u>	113
<u>30. Gastos e rendimentos financeiros</u>	113
<u>31. Imposto do exercício</u>	114
<u>32. Compromissos</u>	115
<u>33. Contingências</u>	115
<u>34. Partes relacionadas</u>	115
<u>35. Ativos não correntes detidos para venda</u>	116
<u>36. Eventos subsequentes</u>	117

Demonstração da posição financeira

	Nota	2019	2018 reexpresso
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	55.088.799	1.087.027
Ativos por impostos diferidos	7	10.519.425	10.519.425
Clientes	11	1.243.833	2.183.570
Outras contas a receber	8	6.706.466	5.344.165
		73.558.523	19.134.187
Corrente			
Inventários	10	306.848	436.728
Clientes	11	5.619.790	5.154.895
Outras contas a receber	8	9.345.402	4.646.698
Imposto sobre o rendimento a receber	20	131.259	-
Outros ativos correntes	9	3.526.601	3.495.736
Caixa e equivalentes de caixa	12	1.988.149	2.609.031
		20.918.049	16.343.088
Total do Ativo		94.476.572	35.477.275
Capital Próprio			
Capital social	13	5.000.000	5.000.000
Reservas legais	14	492.199	492.199
Outras reservas		329.178	329.178
Prestações suplementares	14	85.673.389	85.673.389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(239.027.412)	(156.419.145)
Resultado líquido do exercício		(55.813.508)	(63.423.914)
Total Capital Próprio		(203.346.386)	(128.348.525)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	15	37.895.903	13.493.254
Empréstimos obtidos	16	3.489.639	5.026.549
Passivos com obrigações contratuais	16	37.577.177	4.074
Outras contas a pagar	17	-	1.000.000
		78.962.719	19.523.877
Corrente			
Empréstimos obtidos	16	5.788.026	5.166.678
Passivos com obrigações contratuais	16	20.219.036	4.558
Fornecedores	19	26.134.607	21.302.826
Outras contas a pagar	17	138.872.186	96.314.619
Imposto sobre o rendimento a pagar	20	-	41.159
Outros passivos correntes	18	6.804.198	3.318.837
Documentos pendentes de voo	21	21.042.186	18.153.246
		218.860.239	144.301.923
Total Passivo		297.822.958	163.825.800
Total do Capital Próprio e Passivo		94.476.572	35.477.275

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

Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u> <u>reexpresso</u>
Vendas e serviços prestados	24	157.138.538	147.773.575
Subsídios à exploração	25	51.348	335.945
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(967.077)	(1.115.449)
Fornecimentos e serviços externos	26	(127.699.478)	(159.370.124)
Gastos com o pessoal	27	(33.085.180)	(30.534.694)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	(9.457.643)	(394.340)
Imparidade de ativos depreciables/ amortizáveis	6	(8.257.545)	-
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	8 e 11	(4.099.731)	(1.026.253)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	-	(155.597)
Provisões (aumentos/reduções)	15	(14.951.301)	(13.273.254)
Outros rendimentos e ganhos	28	58.416	635.801
Outros gastos e perdas	29	(3.439.627)	(3.408.025)
Resultado operacional		<u>(44.709.280)</u>	<u>(60.532.415)</u>
Gastos financeiros	30	(11.108.833)	(2.601.590)
Rendimentos financeiros	30	38	138
Resultados antes de impostos		<u>(55.818.075)</u>	<u>(63.133.867)</u>
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	4.567	(290.047)
Resultado líquido do exercício		<u>(55.813.508)</u>	<u>(63.423.914)</u>

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>2019</u>	<u>2018</u> <u>reexpresso</u>
Resultado líquido do exercício	(55.813.508)	(63.423.914)
Outros rendimentos do exercício:		
Itens que podem reclassificar por resultados		
Varição de justo valor de derivativos de cobertura de fluxos de caixa	-	-
	-	-
Total do rendimento integral do exercício	<u>(55.813.508)</u>	<u>(63.423.914)</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2018		5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(118.606.754)	(37.812.391)	(64.924.611)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	-	-	-	(63.423.914)	(63.423.914)
Aplicação do resultado líquido do exercício - reexpresso		-	-	-	-	-	(37.812.391)	37.812.391	-
A 31 de dezembro de 2018 - reexpresso		5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(156.419.145)	(63.423.914)	(128.348.525)
Alteração de política contábilística - adoção IFRS16		-	-	-	-	-	(19.184.353)	-	(19.184.353)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	-	-	-	(55.813.508)	(55.813.508)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(63.423.914)	63.423.914	-
A 31 de dezembro de 2019		5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(239.027.412)	(55.813.508)	(203.346.386)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2019	2018
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		162.213.173	154.205.138
Pagamentos a fornecedores		(139.173.948)	(174.686.646)
Pagamentos ao pessoal		(31.818.505)	(30.517.236)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(588.545)	-
Caixa gerada pelas operações		(9.367.825)	(50.998.744)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(167.851)	(298.688)
Outros recebimentos/ pagamentos		(350.579)	(905.077)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(9.886.255)	(52.202.509)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(109.116)	(112.825)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis	6	-	24.200
Ativos não correntes detidos para venda	35	-	2.048.924
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	34	-	40.282
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(109.116)	2.000.581
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	8.107.016	23.079.874
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	38.417.142	56.249.272
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	(9.016.523)	(26.315.487)
Passivos com obrigações contratuais	16	(22.037.828)	(4.393)
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	(1.525.679)	-
Juros e gastos e similares	30	(979.584)	(972.355)
Juros de passivos com obrigações contratuais	30	(3.603.549)	-
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		9.360.995	52.036.911
Varição de caixa e seus equivalentes		(634.376)	1.834.983
Efeitos das diferenças de câmbio		19.549	1.925
Caixa e seus equivalentes no início do exercício		2.602.976	766.068
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício		1.988.149	2.602.976

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA”), denominada de SATA Internacional - Serviços e Transportes Aéreos S.A. até 6 de maio de 2015, foi constituída em 10 de dezembro de 1990, tendo sido designada originalmente por Oceanair – Transportes Aéreos Regionais, S.A. até 20 de fevereiro de 1998.

A Empresa é uma sociedade anónima, com sede na Avenida Infante D. Henrique, em Ponta Delgada, e que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio.

Em 31 de dezembro de 2019, a Empresa operava com: (i) três aviões Airbus A320 e (ii) três A321 NEO, todos em regime de locação. O avião Airbus A330 em regime de locação, não se encontrava em operação a 31 de dezembro de 2019, tendo o Conselho de Administração negociado o término antecipado do contrato já em 2020 (Nota 36).

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 14 de maio de 2020. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

Estas demonstrações financeiras foram preparadas pela Empresa 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 2019.

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

As demonstrações financeiras da Empresa foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

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

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

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação mandatória em 31 de dezembro de 2019

A aplicação das novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2019, são como segue:

Novas normas, alterações às normas e interpretações efetivas a 1 de janeiro de 2019:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
Normas:		
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
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
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

Das normas acima mencionadas cumpre destacar a IFRS 16 – Locações, a qual foi adotada pela Empresa na elaboração das suas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2019, com impactos significativos.

A alteração na definição de locação deve-se principalmente ao conceito de controlo. A IFRS 16 determina se um contrato contém uma locação com base na existência do direito concedido ao cliente para controlar a utilização de um ativo identificado por um dado período de tempo, por contrapartida de uma dada retribuição.

Até ao exercício de 2018, as locações de ativos fixos tangíveis eram classificadas como locações financeiras ou locações operacionais. Os pagamentos efetuados no âmbito de locações operacionais (líquidos de quaisquer incentivos recebidos do locador) foram, até 31 de dezembro de 2018, reconhecidos nos resultados do período. Os ativos de locações financeiras eram contabilizados pelo menor entre o justo valor dos ativos locados e o valor presente dos pagamentos mínimos de locação no início do contrato, enquanto que os passivos de locações financeiras eram registados líquidos de encargos incrementais, enquanto empréstimos obtidos. Os encargos financeiros incluídos na renda e as depreciações dos ativos locados eram reconhecidos nos resultados, ao longo do período contratual a que respeitavam.

A partir de 1 de janeiro de 2019, as locações, que cumpram os requisitos da IFRS 16, são reconhecidas enquanto ativos sob direito de uso, na rubrica de ativos fixos tangíveis (agregados à natureza do ativo objeto de locação), com os correspondentes passivos, apresentados na rubrica de passivos com obrigações contratuais, na data de início da locação. Cada pagamento de locação é alocado entre o passivo e o gasto financeiro. O gasto financeiro é reconhecido na demonstração dos resultados durante o termo da locação, de modo a que seja reconhecido com base numa taxa de juro constante sobre o saldo remanescente na demonstração da posição financeira, para cada período de relato. Os ativos sob direito de uso são depreciados linearmente ao longo do período da locação.

Os passivos da locação são inicialmente mensurados ao custo amortizado, na moeda contratual (essencialmente USD), incluindo o valor líquido presente dos seguintes pagamentos de locação: i) pagamentos fixos (incluindo pagamentos que em substância são fixos), deduzidos de quaisquer valores recebíveis por incentivos de locação; ii) pagamentos variáveis baseados num índice ou numa taxa; iii) valores expectáveis de serem pagos pelo locatário enquanto garantias de valor residual; iv) o preço de exercício de uma opção de compra caso o locatário esteja razoavelmente certo de exercer tal opção; e v)

pagamentos de penalizações para rescindir a locação, caso o termo de locação reflita o exercício da opção de terminar.

O valor presente dos pagamentos de locação são descontados usando a taxa de juro implícita na locação. Caso essa taxa não possa ser determinada, a taxa incremental de financiamento da Empresa é utilizada, correspondendo à taxa que a Empresa obteria para pagar os fundos necessários para obter um ativo de valor semelhante num ambiente económico com termos e condições comparáveis.

Os passivos da locação são subsequentemente atualizados utilizando o método da taxa de juro efetiva, aumentando para refletir o efeito dos juros e sendo reduzidos, de modo a refletir os pagamentos efetuados.

A Empresa remensura o passivo da locação (e efetua ajustamentos correspondentes ao ativo sob direito de uso relacionado), sempre que:

- Os pagamentos de locação são alterados devido a alterações num índice, ou taxa, ou uma alteração de pagamentos esperados enquanto valores residuais garantidos, casos em que o passivo de locação é remensurado descontando os pagamentos de locação revistos à taxa incremental de financiamento (a menos que a alteração de pagamentos de locação se deva a alterações numa taxa de juro variável, o que motiva o uso de uma taxa incremental de financiamento); e
- O contrato de locação é modificado e a modificação não qualifica como uma locação separada, sendo o passivo da locação remensurado com base nas novas rendas e a taxa incremental de financiamento determinada à data da modificação.

Os ativos sob direito de uso são mensurados ao custo, na moeda funcional da Empresa (Euros), o qual compreende: i) o valor de reconhecimento inicial do passivo da locação; ii) quaisquer pagamentos de locação efetuados à data de início da locação, ou antes desta, deduzidos de quaisquer incentivos de locação recebidos; iii) quaisquer custos diretos iniciais; e iv) custos de obrigações com desmantelamento ou restauração do ativo (*redelivery*).

Os ativos sob direito de uso são subsequentemente mensurados ao custo deduzido de depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas.

Sempre que a Empresa incorre numa obrigação de desmantelamento e remoção de um ativo locado, restauração do local no qual este se encontra, ou restauração do ativo subjacente para a condição requerida pelos termos e condições da locação (no caso concreto das aeronaves corresponde às condições de *redelivery* das mesmas), é reconhecida uma provisão, de acordo com os termos da IAS 37.

Os custos subsequentes, nomeadamente com manutenção estrutural, são incluídos no direito de uso do ativo locado sempre que é provável que benefícios económicos futuros fluirão para a Empresa e subsequentemente depreciados durante o período de uso respetivo ou até ao termo da locação. Os demais encargos com manutenção corrente são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

Os incentivos de locação (ex.: períodos de locação sem rendas), se aplicáveis, são reconhecidos como elementos de mensuração de ativos sob direito de uso e passivos da locação, enquanto que ao abrigo da IAS 17 estes incentivos eram reconhecidos como um passivo por incentivo de locação, depreciado linearmente reduzindo os gastos com locações.

As rendas variáveis que não dependem de um índice ou taxa não são incluídas na mensuração do passivo da locação, nem do ativo sob direito de uso. Tais pagamentos são reconhecidos enquanto gastos no período no qual o evento ou condição que dá lugar aos pagamentos ocorre.

As locações capitalizadas pela Empresa resumem-se, essencialmente, a contratos de locações de aeronaves e motores e contratos de locações de imóveis.

Os pagamentos associados a locações de curto prazo e locações de ativos de valor imaterial são reconhecidos de forma linear, nos resultados do exercício. As locações de curto prazo são locações com um termo de locação de 12 meses ou menos. Os ativos de valor imaterial incluem entre outros equipamento informático e mobiliário de escritório.

Os fluxos de caixa relacionados com locações são apresentados do seguinte modo:

- a) Os pagamentos das componentes de capital dos passivos da locação são classificados como fluxos de caixa de atividades de financiamento;
- b) Os pagamentos das componentes de juros são classificados também como fluxos de caixa de atividades de financiamento; e
- c) Os pagamentos de locações de curto prazo e de locações de ativos de valor imaterial, e os pagamentos variáveis de locação que não estão incluídos na mensuração dos passivos da locação são classificados como fluxos de caixa de atividades operacionais.

Ao abrigo da IFRS 16, os ativos sob direito de uso são testados por imparidade de acordo com a IAS 36 - Imparidade de ativos. Esta norma substitui o requisito anterior de reconhecimento de provisões para contratos onerosos de locação.

Sale & Leaseback

Quando a Empresa transfere um ativo para uma entidade terceira, e simultaneamente entra num contrato de locação do mesmo ativo com essa entidade terceira, a Empresa aplica os requisitos da IFRS 15 para determinar se tal transferência é contabilizada como venda do ativo.

Caso a transferência qualifique como uma transação de venda, a Empresa irá mensurar o ativo sob direito de uso do *leaseback* como uma proporção do anterior valor líquido contabilístico que se relaciona com o direito de uso retido pela Empresa. Consequentemente, a Empresa apenas reconhece o valor de qualquer ganho ou perda que se relaciona com os direitos transferidos para a entidade terceira.

Caso o justo valor da retribuição pela venda do ativo não seja equivalente ao justo valor do ativo, ou caso os pagamentos da locação não correspondam a valores de mercado, a Empresa irá efetuar os seguintes ajustamentos para mensurar os resultados da venda a justo valor: i) quaisquer termos abaixo de mercado serão contabilizados como pré-pagamentos de pagamentos de locação; e ii) quaisquer termos acima de mercado serão contabilizados como financiamento adicional prestado pelo terceiro à entidade.

Novas normas e interpretações de aplicação não mandatária em 31 de dezembro de 2019

Existem novas normas, alterações e interpretações efetuadas a normas existentes, que apesar de já estarem publicadas, a sua aplicação apenas é mandatária para exercícios anuais, que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2020, como segue:

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

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Decorrente da análise realizada ao contrato de locação do avião Airbus A330, que já não se encontrava em operação em 31 de dezembro de 2018, o Conselho de Administração procedeu ao reconhecimento nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2018 de uma provisão pela estimativa de custos a incorrer para satisfazer as obrigações deste contrato oneroso, procedendo assim à correção de um erro do exercício anterior.

Os ajustamentos, na demonstração da posição financeira e na demonstração dos resultados, as quais foram reexpressas em conformidade, resultantes da correção deste erro, detalham-se abaixo:

Valores em Euros	31-dez-2018	Ajustamentos	31-dez-2018 reexpresso
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	1.087.027	-	1.087.027
Ativos por impostos diferidos	10.519.425	-	10.519.425
Clientes	2.183.570	-	2.183.570
Outras contas a receber	6.341.645	(997.480)	5.344.165
	20.131.667	(997.480)	19.134.187
Ativo corrente			
Inventários	436.728	-	436.728
Clientes	5.154.895	-	5.154.895
Outras contas a receber	4.646.698	-	4.646.698
Outros ativos correntes	3.495.736	-	3.495.736
Caixa e seus equivalentes	2.609.031	-	2.609.031
	16.343.088	-	16.343.088
Total do ativo	36.474.755	(997.480)	35.477.275
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital social	5.000.000	-	5.000.000
Reservas legais	492.199	-	492.199
Outras reservas	329.178	-	329.178
Prestações suplementares	85.673.389	-	85.673.389
Reservas de justo valor	(232)	-	(232)
Resultados acumulados	(156.419.145)	-	(156.419.145)
Resultado líquido do exercício	(52.926.434)	(10.497.480)	(63.423.914)
Total do capital próprio	(117.851.045)	(10.497.480)	(128.348.525)
Passivo não corrente			
Provisões	493.254	13.000.000	13.493.254
Empréstimos obtidos	5.030.623	-	5.030.623
Outras contas a pagar	4.500.000	(3.500.000)	1.000.000
	10.023.877	9.500.000	19.523.877
Passivo corrente			
Empréstimos obtidos	5.171.236	-	5.171.236
Fornecedores	21.302.826	-	21.302.826
Outras contas a pagar	96.314.619	-	96.314.619
Imposto sobre o rendimento a pagar	41.159	-	41.159
Outros passivos correntes	3.318.837	-	3.318.837
Documentos pendentes de voo	18.153.246	-	18.153.246
	144.301.923	-	144.301.923
Total do passivo	154.325.800	9.500.000	163.825.800
Total do capital próprio e do passivo	36.474.755	(997.480)	35.477.275

	2018	Ajustamentos	2018 reexpresso
Vendas e serviços prestados	147.773.575	-	147.773.575
Subsídios à exploração	335.945	-	335.945
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(1.115.449)	-	(1.115.449)
Fornecimentos e serviços externos	(162.870.124)	3.500.000	(159.370.124)
Gastos com o pessoal	(30.534.694)	-	(30.534.694)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	(394.340)	-	(394.340)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	(28.773)	(997.480)	(1.026.253)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	(155.597)	-	(155.597)
Provisões (aumentos/reduções)	(273.254)	(13.000.000)	(13.273.254)
Outros rendimentos e ganhos	635.801	-	635.801
Outros gastos e perdas	(3.408.025)	-	(3.408.025)
Resultado operacional	(50.034.935)	(10.497.480)	(60.532.415)
Gastos financeiros	(2.601.590)	-	(2.601.590)
Rendimentos financeiros	138	-	138
Resultados antes de impostos	(52.636.387)	(10.497.480)	(63.133.867)
Imposto sobre o rendimento do exercício	(290.047)	-	(290.047)
Resultado líquido do exercício	(52.926.434)	(10.497.480)	(63.423.914)

Adicionalmente, Empresa adotou a IFRS 16 na data efetiva de aplicação obrigatória para o período do relatório anual com início em 1 de janeiro de 2019 por meio do modelo retrospectivo modificado, sem atualização das informações comparativas, e considerou as seguintes isenções:

- Definição de locação – aplicação da IFRS 16 apenas aos contratos anteriormente classificados como locação; e
- Mensuração dos ativos sob direito de uso – pelo mesmo valor apurado para o passivo da locação em 1 de janeiro de 2019, utilizando a taxa de juro implícita, sempre que disponível, ou a taxa de juro incremental.

Como tal, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2019 não são comparáveis com as demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2018.

As principais alterações decorrentes da adoção da IFRS 16 apresentam-se de seguida:

- Capitalização de contratos de locação de aeronaves e motores que cumprem os critérios de reconhecimento definidos na IFRS 16
 - O prazo da locação corresponde ao período não cancelável de cada contrato, exceto nos casos em que a Empresa tenha razoável certeza de exercer as opções de renovação previstas contratualmente. A taxa de desconto utilizada para avaliar o passivo da locação corresponde, para cada aeronave, à taxa implícita apurada através dos vários elementos contratuais, se disponível, ou pela taxa de juro incremental nas restantes circunstâncias.
- Contabilização dos contratos de locação de edifícios e outras construções
 - Com base na análise realizada, os principais contratos de locação identificados correspondem a imóveis arrendados. O prazo da locação corresponde ao período não cancelável do contrato. A taxa de desconto utilizada para calcular o ativo do direito de uso e o passivo da locação é determinada, para cada ativo, de acordo com a taxa de juro incremental.

- Contabilização da manutenção de aeronaves em regime de locação

No âmbito da adoção da IFRS 16 e considerando o reconhecimento do direito de uso dos ativos abrangidos por contratos de locação, a Empresa ajustou a contabilização dos custos de manutenção estruturais e das obrigações contratuais de manutenção na devolução (*redelivery*), a qual passou a ser contabilizada da seguinte forma:

- **- Trabalhos de *redelivery* e restauração**

Os custos resultantes dos trabalhos de manutenção que serão realizados imediatamente antes da devolução da aeronave aos locadores (definidos como trabalhos de *redelivery* para efeitos da IFRS 16), são reconhecidos como provisões a partir do início do contrato, desde que possam ser estimados com fiabilidade, por contrapartida do direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de locação. Anteriormente as estimativas com despesas de *redelivery* eram registadas em custos ao longo do contrato de locação por contrapartida de um passivo com manutenção futura.

O cálculo das provisões para *redelivery* incluem estimativas significativas, nomeadamente no que concerne à utilização prevista da aeronave ao longo do contrato de locação (horas de voo, ciclos, etc.) e custos estimados das intervenções estruturais na data de *redelivery*.

- **- Manutenção estrutural de *airframe* e motores**

As intervenções de manutenção estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas como um complemento ao direito de uso dos ativos. Subsequentemente são depreciados durante o período de uso respetivo ou até ao termo da locação. Anteriormente, a estimativa de despesas com manutenções estruturais era registada em custos durante o contrato de locação por contrapartida de um passivo com manutenção futura.

Na data de adoção da IFRS 16, foram reconhecidos direitos de uso de ativos e passivos com obrigações contratuais no montante de 43,3 milhões de Euros. Adicionalmente, foi reconhecido um ativo por direito de uso no montante de 8,5 milhões de Euros referente ao reconhecimento da provisão para trabalhos de *redelivery* e restauração.

Tendo em conta a perspetiva futura da atividade operacional da Empresa, foi registada no momento da adoção, uma perda por imparidade sobre ativos por direito de uso de aeronaves e motores, no valor total de 19,2 milhões de Euros, cujo os contratos findavam em 2020.

A reconciliação dos compromissos com locações operacionais divulgados nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2018 e da rubrica de passivos com obrigações contratuais em 1 de janeiro de 2019, detalha-se como se segue:

<i>Valores Euros</i>	
Pagamentos mínimos dos contratos de locação operacional divulgados em 31 de dezembro de 2018	44.040.373
Reclassificação dos contratos de locação financeira contabilizados em 31 de dezembro de 2018 em empréstimos obtidos	8.632
Efeito do desconto financeiro das rendas	(765.182)
Passivos com obrigações contratuais a 1 de janeiro de 2019	43.283.823

A taxa de desconto média utilizada para descontar as rendas futuras de aeronaves e motores está entre 6% e 6,5% e a taxa de desconto utilizada para descontar as rendas futuras de outros ativos é de 6%.

A adoção da IFRS 16 em 1 de janeiro de 2019 teve os seguintes impactos nas principais rubricas da demonstração da posição financeira:

Valores em Euros	31-dez-2018 reexpresso	Impacto da adoção da IFRS 16	1-jan-19
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	1.087.027	31.625.737	32.712.764
Ativos por impostos diferidos	10.519.425	-	10.519.425
Clientes	2.183.570	-	2.183.570
Outras contas a receber	5.344.165	-	5.344.165
	19.134.187	31.625.737	50.759.924
Ativo corrente			
Inventários	436.728	-	436.728
Clientes	5.154.895	-	5.154.895
Outras contas a receber	4.646.698	-	4.646.698
Outros ativos correntes	3.495.736	-	3.495.736
Caixa e seus equivalentes	2.609.031	-	2.609.031
	16.343.088	-	16.343.088
Total do ativo	35.477.275	31.625.737	67.103.012
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital social	5.000.000	-	5.000.000
Reservas legais	492.199	-	492.199
Outras reservas	329.178	-	329.178
Prestações suplementares	85.673.389	-	85.673.389
Reservas de justo valor	(232)	-	(232)
Resultados acumulados	(156.419.145)	(19.184.353)	(175.603.498)
Resultado líquido do exercício	(63.423.914)	-	(63.423.914)
Total do capital próprio	(128.348.525)	(19.184.353)	(147.532.878)
Passivo não corrente			
Provisões	13.493.254	8.534.899	22.028.153
Empréstimos obtidos	5.030.623	(4.074)	5.026.549
Passivos com obrigações contratuais	-	25.514.655	25.514.655
Outras contas a pagar	1.000.000	(1.000.000)	-
	19.523.877	33.045.480	52.569.357
Passivo corrente			
Empréstimos obtidos	5.171.236	(4.558)	5.166.678
Passivos com obrigações contratuais	-	17.769.168	17.769.168
Fornecedores	21.302.826	-	21.302.826
Outras contas a pagar	96.314.619	-	96.314.619
Imposto sobre o rendimento a pagar	41.159	-	41.159
Outros passivos correntes	3.318.837	-	3.318.837
Documentos pendentes de voo	18.153.246	-	18.153.246
	144.301.923	17.764.610	162.066.533
Total do passivo	163.825.800	50.810.090	214.635.890
Total do capital próprio e do passivo	35.477.275	31.625.737	67.103.012

Durante o exercício de 2019, o reconhecimento do direito de uso dos ativos em regime de locação e respetivo *redelivery* e o reconhecimento do passivo correspondente, originou um incremento nos custos com depreciação no montante de 9.058 milhares de Euros, nos custos com imparidade de ativos depreciáveis no montante de 7.696 milhares de Euros (ver adições de direito de uso da Nota 6) e das despesas com juros no valor de, aproximadamente, 4.954 milhares de Euros. As diferenças de câmbio reconhecidas na demonstração dos resultados, relacionadas com os passivos com obrigações contratuais, ascenderam a, aproximadamente, 927 milhares de Euros. Por outro lado, os custos com rendas e manutenções (reconhecidos até 31 de dezembro de 2018 na rubrica fornecimentos e serviços externos) reduziram no montante de, aproximadamente, 32.584 milhares de Euros, dos quais 3.833 milhares de

Euros se referem a despesas de manutenções estruturais de aeronaves e motores, inicialmente registradas na rubrica de ativos fixos tangíveis e sujeitas a depreciações e a perdas por imparidade.

Adicionalmente, a apresentação dos pagamentos das despesas relacionadas com contratos de locação resultou numa reclassificação de, aproximadamente, 25.641 milhares de Euros de fluxos de caixa das atividades operacionais para fluxos de caixa das atividades de financiamento.

Consultar adicionalmente a Nota 2.2.

3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

iii) Cotações utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2019	2018
USD	0,8902	0,8734
GBP	1,1754	1,1179
CAD	0,6850	0,6408

3.2 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram componentizados por grandes classes, quando ocorre uma grande manutenção dos aviões a mesma é registada como ativo fixo tangível e depreciada durante o período estimado até à realização da próxima grande manutenção. Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, não se encontravam registados ativos desta natureza, dado que os mesmos se encontravam sujeitos a perdas por imparidade.

A Empresa 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 10%.

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 contábilístico do ativo, sendo reconhecidos na demonstração dos resultados.

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.17.

3.3 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 contábilístico dos ativos, a Empresa regista a respetiva perda por imparidade.

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

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

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

A reversão das perdas por imparidade é reconhecida, na demonstração dos resultados, 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 depreciação) caso a perda por imparidade não tivesse sido registada em exercícios anteriores.

3.4 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

A IFRS 9 introduziu um modelo de classificação de ativos financeiros com base no modelo de negócio utilizado na sua gestão ("*business model test*") e nas características dos fluxos de caixa contratuais ("*SPPi test*"), tendo sido substituídos os requisitos anteriormente existentes, que determinavam o enquadramento

nas categorias de ativos financeiros da IAS 39. A Empresa classifica os seus ativos financeiros, no momento da sua aquisição, de acordo com os requisitos introduzidos pela IFRS 9, conforme abaixo.

Instrumentos de dívida

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

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

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

Instrumentos de capital próprio

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

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

Imparidade de ativos financeiros

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

Outras contas a receber

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.6 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.7 Inventários

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

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

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

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

3.8 Clientes e outras contas a receber

Os saldos de clientes e outras contas a receber correntes são, inicialmente, contabilizados pelo valor da contraprestação acordada, a não ser que tenham uma componente de financiamento significativa, caso em que são contabilizados ao justo valor. A Empresa detém os saldos de clientes e outras contas a receber

correntes com o objetivo de os cobrar, sendo assim, subsequentemente mensurados ao custo amortizado, deduzido de perdas por imparidade.

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

3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.10 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.

3.11 Empréstimos obtidos

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

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

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

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

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

3.12 Outras contas a pagar

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

3.13 Imposto sobre o rendimento

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

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

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

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

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

3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

➤ Planos de contribuição definida

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

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

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

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

3.15 Provisões

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

como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para o pagamento da mesma seja considerada remota.

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

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

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

Redelivery

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

Processos judiciais

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

3.16 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 são reconhecidos como passivos, enquanto diferimentos por subsídios ao investimento, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados conjuntamente com os ativos a que estão associados, na rubrica de outros rendimentos e ganhos.

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

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

3.17 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sempre que a Empresa incorre na obrigação de gastos para dismantelar e remover um ativo locado, restaurar o local em que o mesmo está localizado ou restaurar o ativo subjacente à condição exigida pelos

termos e condições da locação, é reconhecida uma provisão, mensurada de acordo com o IAS 37. Na medida em que estas condições estejam relacionados com um ativo em regime de locação, os gastos subjacentes são incluídos no ativo por direito de uso.

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

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

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

3.18 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.

3.19 Rédito

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

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

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

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

3.21 Ativos não correntes detidos para venda

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

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

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

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

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

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

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

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

3.23 Eventos subsequentes

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

4.1 Fatores do risco financeiro

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

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

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da Empresa é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposta ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente as exposições denominadas em dólares. 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 da Empresa ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos, e tem como referência métricas definidas internamente. Estas métricas são influenciadas pela evolução das atividades e negócios da SATA.

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

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2019 e 2018, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2019			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	570.735	427.311	60.980	1.059.026
Clientes	1.533.676	506.951	103.365	2.143.992
Outras contas a receber	14.571.819	291.766	308	14.863.894
	16.676.230	1.226.029	164.653	18.066.912
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	57.268.535	-	-	57.268.535
Fornecedores	12.306.243	607.341	66.188	12.979.772
Outras contas a pagar	1.047.174	131.161	11.745	1.190.080
Provisões	29.846.788	6.750.000	-	36.596.788
	100.468.740	7.488.502	77.933	108.035.175

	2018			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	277.780	317.885	16.131	611.796
Clientes	2.626.518	250.196	117.544	2.994.258
Outras contas a receber	6.762.564	424.617	773	7.187.954
	9.666.862	992.698	134.448	10.794.008
PASSIVOS				
Fornecedores	5.048.043	974.976	95.434	6.118.453
Outras contas a pagar	4.828.962	680.313	17.459	5.526.734
	9.877.005	1.655.289	112.893	11.645.187

Em 31 de dezembro de 2019, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de cerca de 7.352 milhares de Euros (2018: 85 milhares de Euros).

ii. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2019 ou 2018, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, consequentemente, 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 da Empresa.

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível ("*on demand*"); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de

incumprimento é próxima de 0% e por isso a imparidade é considerada igual a zero. Nos casos em que o saldo a receber não seja imediatamente exigível é avaliado qual o risco de crédito da entidade relacionada, e se este for “baixo” ou se o prazo for inferior a 12 meses, então a Empresa apenas avalia a probabilidade de ocorrer um incumprimento para os fluxos de caixa que se vencem nos próximos 12 meses.

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

iii. Risco de liquidez

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

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

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2019			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5.953.897	3.658.210	-
- descobertos bancários	-	-	-
Passivos com obrigações contratuais	20.884.796	40.402.227	7.022.954
Fornecedores	26.134.607	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	142.529.717	-	-
	195.503.017	44.060.437	7.022.954
	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2018			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5.552.652	5.418.692	-
- descobertos bancários	6.055	-	-
Passivos com obrigações contratuais	4.877	4.074	-
Fornecedores	21.302.826	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	97.443.218	1.000.000	-
	124.309.628	6.422.766	-

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.

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

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total da Empresa subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2019 e 2018.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2019, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 581 milhares de Euros (2018: 332 milhares de Euros).

4.2 Gestão do risco de capital

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

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, 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 15)

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

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

5.2 Provisão de *redelivery* (Nota 15)

A SATA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, a Empresa terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais. A SATA regista esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, alteração significativa da utilização da aeronave

e suas condições de navegabilidade, renegociação de contratos de locação, assim como alterações no custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

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 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 Imparidades (Notas 6, 8, 10 e 11)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital, bem como por quaisquer outras alterações, quer internas quer externas, à Empresa.

A identificação dos indicadores de imparidade, a estimativa de fluxos de caixa futuros e a determinação do justo valor de ativos implicam um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração no que respeita à identificação e avaliação dos diferentes indicadores de imparidade, fluxos de caixa esperados, taxas de desconto aplicáveis, vidas úteis e valores residuais.

5.5 Documentos pendentes de voo (Nota 21)

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

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

5.6 Programa de fidelização (Nota 18)

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

5.7 Impostos diferidos (Nota 7)

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

5.8 Locações (Nota 6 e 16)

No contexto da adoção da IFRS 16, a Empresa reconhece ativos por direito de uso e passivos de locação sempre que um contrato de locação lhe atribua o direito a controlar o uso de um ativo identificável por um determinado período de tempo em troca de um determinado montante.

Para avaliar se existe controlo sobre o uso de um ativo identificável, a Empresa considera se: (i) o contrato envolve o uso de um ativo identificável; (ii) tem o direito de obter substancialmente todos os benefícios económicos do uso do ativo durante o prazo da locação; e (iii) tem o direito a controlar o uso do ativo. A Empresa usa estimativas e aplica o seu julgamento na análise dos contratos de locação, em particular no que respeita às opções de cancelamento e renovação previstas nos contratos e na determinação da taxa incremental de financiamento a aplicar.

6. Ativos fixos tangíveis

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

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Total
1 de janeiro de 2019							
Custo de aquisição	437.523	5.089.736	207.179	191.361	991.801	784.669	7.702.269
Depreciações acumuladas	(297.761)	(4.295.506)	(168.496)	(98.706)	(986.006)	(768.767)	(6.615.242)
Valor líquido	139.762	794.230	38.683	92.655	5.795	15.902	1.087.027
Movimento de 2019							
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3) - Direito de uso	728.128	51.081.962	-	-	-	-	51.810.090
Adições - Direito de uso	-	40.006.774	-	-	-	-	40.006.774
Adições	-	48.997	-	-	43.228	-	92.225
Transferências e abates	-	(1.192.783)	(42.250)	-	(4.036)	-	(1.239.069)
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3) - Imparidade	-	(19.184.353)	-	-	-	-	(19.184.353)
Imparidade - exercício	-	(8.257.545)	-	-	-	-	(8.257.545)
Depreciação - exercício	(294.462)	(9.118.528)	(10.065)	(24.772)	(9.816)	-	(9.457.643)
Depreciação - transf. e abates	-	192.783	34.474	-	4.036	-	231.293
	(294.462)	2.495.345	(17.841)	(24.772)	33.412	-	2.191.682
31 de dezembro de 2019							
Custo de aquisição	1.165.651	95.034.686	164.929	191.361	1.030.993	784.669	98.372.289
Imparidade acumulada	-	(27.441.898)	-	-	-	-	(27.441.898)
Depreciações acumuladas	(592.223)	(13.221.251)	(144.087)	(123.478)	(991.786)	(768.767)	(15.841.592)
Valor líquido	573.428	54.371.537	20.842	67.883	39.207	15.902	55.088.799

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Total
1 de janeiro de 2018							
Custo de aquisição	437.523	3.550.289	231.379	96.181	996.232	783.904	6.095.508
Depreciações acumuladas	(224.840)	(3.103.075)	(176.509)	(85.381)	(983.561)	(768.002)	(5.341.368)
Valor líquido	212.683	447.214	54.870	10.800	12.671	15.902	754.140
Movimento de 2018							
Adições	-	10.873	-	95.180	9.128	765	115.946
Alienações	-	-	(24.200)	-	-	-	(24.200)
Transferências e abates	-	(28.934)	-	-	(13.559)	-	(42.493)
Transferência de Ativos não correntes detidos para venda (Nota 35)	-	1.557.508	-	-	-	-	1.557.508
Depreciação - exercício	(72.921)	(277.155)	(14.170)	(13.325)	(16.004)	(765)	(394.340)
Depreciação - alienações	-	-	22.183	-	13.559	-	35.742
Depreciação - Transf. de Ativos não correntes detidos para venda (Nota 35)	-	(915.276)	-	-	-	-	(915.276)
	(72.921)	347.016	(16.187)	81.855	(6.876)	-	332.887
31 de dezembro de 2018							
Custo de aquisição	437.523	5.089.736	207.179	191.361	991.801	784.669	7.702.269
Depreciações acumuladas	(297.761)	(4.295.506)	(168.496)	(98.706)	(986.006)	(768.767)	(6.615.242)
Valor líquido	139.762	794.230	38.683	92.655	5.795	15.902	1.087.027

Em outubro de 2018 procedeu-se à alienação das aeronaves A310, as quais se encontravam classificadas em 31 de dezembro de 2017, como ativos não correntes detidos para venda, conforme Nota 35. 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 2019 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 561.472 Euros relativa a material da frota A310 e A320.

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 40.007 milhares Euros respeitam, maioritariamente, a: (i) aquisição de uma aeronave A321 NEO LR, em regime de locação, no montante de cerca de 29.580 milhares de Euros; (ii) extensão do prazo de locação das duas aeronaves A321 NEO, no montante de cerca de 6.380 milhares de Euros e (ii) capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação, no montante de cerca de 3.833 milhares Euros.

Tendo em conta a perspetiva futura da atividade operacional da Empresa, aos montantes acima descritos, foi registada uma perda por imparidade no exercício pelo valor de 8.258 milhares de Euros, relativamente aos contratos de locação de aeronaves cujo o final foi prorrogado de 2020 para 2021.

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

7. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, foi de 16,8%. No caso das restantes diferenças temporárias, a taxa utilizada foi de 18,3%.

Ativos por impostos diferidos

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

	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2019	15.924	10.460.508	42.993	10.519.425
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	-	-	-
Movimento do exercício	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2019	15.924	10.460.508	42.993	10.519.425
	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2018	15.924	10.460.508	42.993	10.519.425
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	-	-	-
Movimento do exercício	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2018	15.924	10.460.508	42.993	10.519.425

Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação, em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2014 a 2016 e a partir de 2017 são reportáveis durante um período de 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 2019 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 2019	Ano limite para dedução
2014	50.980.871	2026
2015	21.279.705	2027
2016	10.447.283	2028
2017	34.990.400	2022
2018	51.450.764	2023
2019 (estimativa)	46.154.868	2024
	270.144.762	

Tendo em consideração o período de reporte dos prejuízos fiscais gerados entre 2014 e 2016, de 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.

8. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Depósitos de garantia - locação operacional	-	4.261.073	4.261.073	420.919	6.341.645	6.762.564
Reservas de manutenção recuperáveis	413.392	6.573.553	6.986.945	-	-	-
Depósitos de segurança	1.057.716	-	1.057.716	393.245	-	393.245
IVA Intracomunitário	100.970	-	100.970	9.956	-	9.956
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
Pessoal	617.618	-	617.618	434.177	-	434.177
Outros	435.804	-	435.804	468.920	-	468.920
Adiantamentos a fornecedores	716.512	-	716.512	979.489	-	979.489
Empresas do Grupo (Nota 34)	732.255	-	732.255	113.916	-	113.916
Acréscimo de proveitos	5.271.135	-	5.271.135	1.826.076	-	1.826.076
Imparidade de outros devedores	(1.136.580)	(4.128.160)	(5.264.740)	(1.136.580)	(997.480)	(2.134.060)
Outras contas a receber	9.345.402	6.706.466	16.051.868	4.646.698	5.344.165	9.990.863

O saldo a receber da ATA – Associação do Turismo dos Açores, no montante de 1.136.580 Euros, respeita ao valor pendente de receber de incentivos obtidos daquela instituição para algumas rotas realizadas pela

Empresa em anos anteriores na Europa, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total.

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2019, no montante de 4.261.073 Euros (2018: 6.762.564 Euros) compreendem os depósitos de caução entregues pela Empresa como garantia dos contratos de locação de aeronaves.

Os acréscimos de proveitos resultam, maioritariamente, da recuperação a locadoras de gastos incorridos com a manutenção de aeronaves no montante de 4.750.119 Euros (2018: 1.419 milhares de Euros).

A variação verificada na rubrica de reservas de manutenção recuperáveis deve-se à adoção da IFRS 16 (Nota 2.3), uma vez que, até 31 de dezembro de 2018, estas reservas eram contabilizadas como gastos do exercício em que ocorriam.

O saldo a receber de depósitos de segurança respeitam, essencialmente, a montantes caucionados entregues pela Empresa como garantia dos contratos de para aluguer de motores a curto prazo.

Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2019 e 2018, é como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
A 1 de janeiro	2.134.060	1.136.580
Aumentos / reduções	4.127.823	997.480
Utilizações	(997.143)	-
A 31 de dezembro	<u>5.264.740</u>	<u>2.134.060</u>

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

O aumento de perdas por imparidade registado no exercício diz respeito à expectativa de reservas de manutenção não recuperáveis, tendo em conta a estimativa de manutenção estrutural futura.

A utilização de perdas por imparidade registada no exercício resulta do desreconhecimento de dívidas de outros devedores, sem recuperação do montante em dívida.

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

9. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Gastos diferidos		
Comissões	1.140.951	-
Depósitos de garantia - locação operacional	1.002.603	-
Rendas	984.580	3.237.787
Outros	172.374	96.455
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	226.093	161.494
	<u>3.526.601</u>	<u>3.495.736</u>

Os gastos diferidos com depósitos de garantia referem-se ao efeito financeiro dessas contas a receber, a ser reconhecido no prazo dos contratos de locação relacionados.

As comissões referem-se a montantes pagos aos agentes pelas passagens vendidas, mas ainda não voadas, até 31 de dezembro de 2019.

Os gastos diferidos com rendas referem-se a alugueres de motores, em substituição temporária dos reatores com necessidade de intervenção estrutural de manutenção, que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16.

10. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2019 e 2018 é como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Mercadorias	148.764	116.013
Matérias primas	365.870	528.501
Imparidade de inventários	(207.786)	(207.786)
Total inventários	<u>306.848</u>	<u>436.728</u>

As matérias-primas referem-se a material técnico para utilização na manutenção e reparação das aeronaves da Empresa, fardamento e outros consumíveis.

O custo dos inventários reconhecidos, em 2019, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 967.077 Euros (em 2018: 1.115.449 Euros).

Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2019 e 2018, é como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
A 1 de janeiro	207.786	52.189
Aumentos / reduções	-	155.597
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	<u>207.786</u>	<u>207.786</u>

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

11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2019		2018	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Clientes/ corrente	7.653.139	1.243.833	7.216.336	2.183.570
	7.653.139	1.243.833	7.216.336	2.183.570
Imparidade clientes	(2.033.349)	-	(2.061.441)	-
Total Clientes	5.619.790	1.243.833	5.154.895	2.183.570

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 1.243.833 Euros (2018: 2.183.570 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 2019 e 2018, é como segue:

	2019	2018
A 1 de janeiro	2.061.441	3.247.836
Aumentos / reduções	(28.092)	28.773
Utilizações	-	(1.215.168)
A 31 de dezembro	2.033.349	2.061.441

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

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, para os saldos correntes, entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

12. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Caixa	300.744	211.670
Depósitos bancários	1.687.405	2.397.361
Caixa e equivalentes de caixa	<u>1.988.149</u>	<u>2.609.031</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 para o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018 é como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Caixa	300.744	211.670
Descobertos bancários (Nota 16)	-	(6.055)
Depósitos bancários	1.687.405	2.397.361
Caixa e equivalentes de caixa	<u>1.988.149</u>	<u>2.602.976</u>

13. Capital

Em 31 de dezembro de 2019, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.000.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

14. Reservas e prestações suplementares

Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2019 e 2018 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

Prestações Suplementares

Por deliberação da Assembleia Geral de 27 de dezembro de 2001, o acionista único da Empresa efetuou prestações suplementares no montante de 17.446.294 Euros, as quais foram reforçadas no exercício de 2010, com a conversão de suprimentos em prestações suplementares no montante de 17.128.175 Euros, conforme deliberado em Assembleia Geral de 29 de dezembro de 2010. No exercício de 2013 houve uma realização adicional de prestações suplementares no montante total de 17.526.105 Euros, as quais foram realizadas por entrada em dinheiro (11.749.855 Euros) e por conversão de créditos do acionista em capital (5.776.250 Euros), conforme deliberação da Assembleia Geral de 28 de dezembro de 2013.

Por deliberação da Assembleia Geral de 28 de dezembro de 2016, o acionista único da Empresa converteu suprimentos em prestações suplementares no montante de 33.572.815 Euros.

As prestações suplementares, de acordo com a legislação em vigor, só podem ser restituídas aos acionistas desde que o capital próprio após a sua restituição não fique inferior à soma do capital e da reserva legal.

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, as prestações suplementares ascenderam a 85.673.389 Euros.

15. Provisões

No decurso dos exercícios de 2019 e 2018 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros risco e encargos	Custos de redelivery	Contrato oneroso	Total
A 1 de janeiro de 2019	493.254	-	-	13.000.000	13.493.254
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	-	8.534.899	-	8.534.899
Dotação	6.867.353	688.508	214.248	7.395.440	15.165.549
Redução	-	-	-	-	-
Diferenças cambiais	-	-	210.125	-	210.125
Desconto financeiro	-	-	492.076	-	492.076
A 31 de dezembro de 2019	7.360.607	688.508	9.451.348	20.395.440	37.895.903

	Processos judiciais	Contrato oneroso	Total
A 1 de janeiro de 2018	220.000	-	220.000
Dotação	273.254	13.000.000	13.273.254
Redução	-	-	-
A 31 de dezembro de 2018	493.254	13.000.000	13.493.254

Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da Empresa e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a Empresa. Em 2019, a Empresa registou uma provisão de 6.750 milhares de Euros relativa a um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (*Canadian Class Action*).

Outros riscos e encargos

Em 2019, a Empresa registou uma provisão de 689 milhares de Euros relativa a valores a pagar a passageiros por atrasos e cancelamentos de voos ocorridos durante o ano.

Contrato oneroso

Em 2018, decorrente da análise realizada ao contrato de locação do avião Airbus A330, que já não se encontrava em operação em 31 de dezembro de 2018, a Empresa procedeu ao reconhecimento de uma provisão pela estimativa de custos a incorrer para satisfazer as obrigações deste contrato oneroso, no montante de 13.000 milhares de Euros. Já em 2019, decorrente das negociações em curso com o locador para efeitos de término do referido contrato, foi registado um aumento desta provisão pelo montante de 7.395 milhares de Euros, as quais resultaram no *Termination Lease Agreement* celebrado no dia 10 de março de 2020 (Nota 36).

Custo de *redelivery*

Conforme mencionado na Nota 2.3, o aumento das provisões para gastos de *redelivery* é registado por contrapartida dos ativos por direito de uso, sendo subsequentemente sujeitos a depreciação e/ou a perdas por imparidade.

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

16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Empréstimos bancários Montepio	1.000.000	2.500.000	3.500.000	1.000.000	3.500.000	4.500.000
Empréstimos bancários CCA	536.001	989.639	1.525.640	513.956	1.526.549	2.040.505
Conta corrente caucionada - BCP	4.252.025	-	4.252.025	3.646.667	-	3.646.667
Descobertos bancários (Nota 12)	-	-	-	6.055	-	6.055
	5.788.026	3.489.639	9.277.665	5.166.678	5.026.549	10.193.227

No final do exercício de 2019, as linhas de crédito contratadas pela Empresa estavam utilizadas na sua totalidade.

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

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

	2019	2018
Até 1 anos	5.788.026	5.166.678
Entre 2 e 5 anos	3.489.639	5.026.549
Superior a 5 anos	-	-
	9.277.665	10.193.227

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

Passivos com obrigações contratuais

A Empresa regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2019 e 2018 a empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

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

	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	20.219.036	37.577.177	57.796.213	4.558	4.074	8.632
	20.219.036	37.577.177	57.796.213	4.558	4.074	8.632

Os saldos referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018 dizem respeito a locações financeiras nos termos da IAS 17.

	2019	2018
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	20.884.796	4.877
Entre 1 e 5 anos	40.402.227	4.074
Mais de 5 anos	7.022.954	-
	68.309.976	8.951
Custos financeiros futuros das locações	(10.513.763)	(319)
Valor atual do passivo das locações	57.796.213	8.632

O valor atual do passivo das locações é como segue:	2019	2018
Até 1 ano	20.219.036	4.558
Entre 1 e 5 anos	29.051.635	4.074
Mais de 5 anos	8.525.542	-
	57.796.213	8.632

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

	2019	2018
Saldo em 1 de janeiro	10.201.859	13.435.810
Varição dos descobertos bancários	(6.055)	6.055
Recebimentos de empréstimos obtidos	8.107.016	23.079.874
Pagamentos de empréstimos bancários	(9.016.523)	(26.315.487)
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	43.283.823	-
Aumentos de locações	35.959.936	-
Pagamentos de locações	(22.037.828)	(4.393)
Atualização cambial	581.650	-
Saldo em 31 de dezembro	67.073.878	10.201.859

17. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros credores						
Credores diversos	1.365.990	-	1.365.990	1.037.091	-	1.037.091
Empresas do Grupo (Nota 34)	126.029.024	-	126.029.024	84.592.366	-	84.592.366
Taxas aeronáuticas	4.052.296	-	4.052.296	3.558.201	-	3.558.201
Acréscimo de gastos						
Remunerações a liquidar	3.997.398	-	3.997.398	3.319.268	-	3.319.268
Manutenção Frota Aérea (Nota 2.3)	-	-	-	741.842	1.000.000	1.741.842
Outros acréscimos	3.427.478	-	3.427.478	3.065.851	-	3.065.851
Outras contas a pagar	138.872.186	-	138.872.186	96.314.619	1.000.000	97.314.619

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

O aumento verificado nas outras contas a pagar a Empresas do Grupo, decorre essencialmente do reforço dos empréstimos concedidos pela acionista SATA Air Açores (Nota 34), como suporte da atividade deficitária da empresa.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2020.

A redução dos acréscimos de gastos com manutenção de frota aérea resulta da adoção da IFRS 16 (Nota 2.3). Em 31 de dezembro de 2018, o saldo desta rubrica inclui a estimativa de encargos com a manutenção estrutural das aeronaves em regime de locação, atendendo à responsabilidade contratual existente com os locadores. 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.

18. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	2019	2018
Estado e outros entes públicos		
Imposto sobre o rendimento singular	1.333.086	458.476
Segurança social	2.324.445	670.123
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	1.952.262	1.991.013
Operações Charter	1.137.377	178.230
Outros rendimentos diferidos	57.028	20.995
Outros passivos correntes	6.804.198	3.318.837

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rébito 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 3.19).

19. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

<u>Descrição</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Fornecedores c/c	26.090.552	21.245.949
Faturas em receção e conferência	44.055	56.877
Total fornecedores	26.134.607	21.302.826

20. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento são como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Pagamentos por conta	258.825	258.824
Retenções na fonte	6	17
Estimativa de IRC (Nota 31)	(127.572)	(300.000)
Total	131.259	(41.159)

21. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 21.042.186 Euros e 18.153.246 Euros, respetivamente.

22. 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 2019 e 2018:

	<u>2019</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 outras contas a receber não corrente	7.950.299	-	-	7.950.299
Caixa e seus equivalentes	1.988.149	-	-	1.988.149
Clientes e outras contas a receber	9.694.057	-	5.271.135	14.965.192
Total ativos financeiros	19.632.505	-	5.271.135	24.903.640
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	3.489.639	-	-	3.489.639
Empréstimos obtidos corrente	5.788.026	-	-	5.788.026
Passivos com obrigações contratuais não corrente	37.577.177	-	-	37.577.177
Passivos com obrigações contratuais corrente	20.219.036	-	-	20.219.036
Fornecedores e outras contas a pagar	165.006.793	-	-	165.006.793
Total passivos financeiros	232.080.671	-	-	232.080.671

	2018			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 outras contas a receber não corrente	7.527.735	-	-	7.527.735
Caixa e seus equivalentes	2.609.031	-	-	2.609.031
Clientes e outras contas a receber	7.975.517	-	1.826.076	9.801.593
Total ativos financeiros	18.112.283	-	1.826.076	19.938.359
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	5.026.549	-	-	5.026.549
Empréstimos obtidos corrente	5.166.678	-	-	5.166.678
Passivos com obrigações contratuais não corrente	4.074	-	-	4.074
Passivos com obrigações contratuais corrente	4.558	-	-	4.558
Outras contas a pagar não corrente	1.000.000	-	-	1.000.000
Fornecedores e outras contas a pagar	117.617.445	-	-	117.617.445
Total passivos financeiros	128.819.304	-	-	128.819.304

23. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2019 e 2018, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

24. Vendas e Prestação de serviços

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

	2019	2018
Vendas de Produtos		
Merchandising	30.859	72.176
Sub-total	30.859	72.176
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Voos Regulares	83.479.956	79.745.203
Outros	136.818	215.364
Prestação de Serviços - Mercado externo		
Voos Regulares	71.906.745	67.229.551
Operações Charter	1.584.160	511.281
Sub-total	157.107.679	147.701.399
Vendas e prestações de serviços	157.138.538	147.773.575

A variação registada no montante das prestações de serviços em 2019 decorre do efeito conjunto do aumento do número de passageiros e da tarifa média, quando comparado com o período homólogo.

25. Subsídios à exploração

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Outros	51 348	335 945
Subsídios à exploração	<u>51 348</u>	<u>335 945</u>

26. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2019 e 2018 é como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Combustíveis e Lubrificantes	37.064.049	41.599.799
Fretamentos	18.092.577	18.461.732
Handling	15.178.969	15.393.149
Manutenção	18.373.906	17.733.023
Taxas aeroportuárias	6.599.072	7.881.414
Comissões	6.580.009	7.656.488
Catering	5.117.443	5.217.009
Outras Taxas	3.725.480	3.784.575
Cedência de Pessoal	1.905.828	1.925.447
Rendas e alugueres	588.545	17.119.340
Reservas de manutenção por horas de voo	-	7.765.504
Outros	14.473.600	14.832.644
Fornecimentos e serviços externos	<u>127.699.478</u>	<u>159.370.124</u>

A variação na rubrica de rendas e alugueres e reservas de manutenção por horas de voo está relacionada com a adoção da IFRS 16 (Nota 2.3).

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

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

27. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2019 e 2018, foram como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Remunerações		
Orgãos sociais	16.800	24.568
Pessoal	25.163.662	23.401.781
	<u>25.180.462</u>	<u>23.426.349</u>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	5.339.534	4.979.468
Benefícios pós-emprego	632.488	633.821
Custos de acção social	712	75
Outros	1.931.984	1.494.981
Sub-total	<u>7.904.718</u>	<u>7.108.345</u>
Custos com o pessoal	<u>33.085.180</u>	<u>30.534.694</u>

A variação verificada nos gastos com o pessoal deve-se ao efeito conjunto do aumento salarial registado no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e do aumento do número médio de trabalhadores.

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

Plano de contribuição definida

Em 2019, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Empresa para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 632.488 Euros (633.821 Euros em 2018).

28. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	-	457.475
Mais-valia da alienação de ativos não correntes detidos para venda (Nota 35)	-	115.459
Rendimentos suplementares	31.419	21.958
Ganhos em inventários	17.539	26.466
Outros	9.458	14.443
	<u>58.416</u>	<u>635.801</u>

29. Outros gastos e perdas

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Comissões	2.460.453	2.287.797
Diferenças de câmbio desfavoráveis	888.821	-
Impostos	43.632	116.430
Perdas em inventários	2.458	36.852
Juros de Mora	-	806.660
Outros	44.263	160.286
	<u>3.439.627</u>	<u>3.408.025</u>

30. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Gastos financeiros		
Juros - partes relacionadas (Nota 34)	4.809.559	1.628.822
Juros de passivos com obrigações contratuais	3.603.549	413
Desconto financeiro	1.350.737	-
Juros de empréstimos obtidos	377.898	506.432
Juros de Mora	365.404	-
Outros custos e perdas financeiras	601.686	465.923
	<u>11.108.833</u>	<u>2.601.590</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos	31	84
Outros	7	54
	<u>38</u>	<u>138</u>

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à Sata Air Açores e Sata Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 17).

31. Imposto do exercício

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 20)	(127.572)	(300.000)
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	132.139	9.953
Imposto sobre o rendimento	<u>4.567</u>	<u>(290.047)</u>

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Resultado antes de Imposto	(55.818.075)	(63.133.867)
Taxa de Imposto	16,8%	16,8%
	<u>(9.377.437)</u>	<u>(10.606.490)</u>
Diferenças permanentes	289.762	5.571
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	1.333.657	1.763.577
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	7.754.018	8.837.342
Tributação autónoma	127.572	300.000
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	<u>(132.139)</u>	<u>(9.953)</u>
Imposto s/ rendimento	<u>(4.567)</u>	<u>290.047</u>
Taxa efetiva de imposto	0,0%	-0,5%

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Taxa de imposto	16,80%	16,80%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u>16,80%</u>	<u>16,80%</u>

32. Compromissos

Compromissos com locações

Os pagamentos futuros mínimos não canceláveis dos contratos de locação assinados para aeronaves cuja entrada prevista deve ocorrer nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2021, ascendem a aproximadamente 52.450 milhares de Euros em 31 de dezembro de 2019.

33. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2019			2018		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Estado Português	25-03-2018	1.138.038	EUR	1.138.038	1.138.038	EUR	1.138.038
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463.000	USD	412.163	463.000	EUR	404.384
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241.910	USD	215.348	241.910	USD	211.284
AENA	26-10-2012	140.000	EUR	140.000	140.000	EUR	140.000
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176.866	CAD	121.153	176.866	CAD	113.336
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30-11-2016	120.000	EUR	120.000	120.000	EUR	120.000
Shell Aviation Espana, S.L.U.	30-04-2013	80.000	USD	71.216	80.000	USD	69.872
Servisair	24-12-2008	90.000	CAD	61.650	90.000	CAD	57.672
Port of Oakland	15-12-2010	60.000	USD	53.412	60.000	USD	52.404
SPLITBURGO - Entrepoto	25-05-2018	25.912	EUR	25.912	25.912	EUR	25.912
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10.000	EUR	10.000	10.000	EUR	10.000
Estado Português	27-03-2016	-	EUR	-	1.053.192	EUR	1.053.192
Estado Português	19-12-2014	-	EUR	-	652.733	EUR	652.733
Estado Português	29-03-2015	-	EUR	-	951.581	EUR	951.581
Entrepoto Gestão Imobiliária	11-08-2014	-	EUR	-	25.912	EUR	25.912
ANA - Aeroportos de Portugal SA	28-08-2017	-	EUR	-	22.000	EUR	22.000
ANA - Aeroportos de Portugal SA	13-08-2018	-	EUR	-	5.690	EUR	5.690
		<u>2.545.726</u>		<u>2.368.892</u>	<u>5.256.834</u>		<u>5.054.010</u>

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).

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2019 e 2018, a Empresa não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a Empresa controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram na sua totalidade liquidadas pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2019 cifrou-se em 16.800 Euros.

Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas no exercício de 2019 cifrou-se em 14.500 Euros. O mesmo não prestou outros serviços distintos de auditoria.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2019 e 2018, são como segue:

	2019		2018	
	Outras contas a receber (Nota 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)	Outras contas a receber (Nota 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)
Sata Air Açores	-	122.642.051	113.916	79.415.350
Sata Gestão Aeródromos	2.052	3.105.630	-	4.631.309
Azores Airlines Vacation (EUA)	730.203	171.329	-	110.265
Azores Airlines Vacation (Canada)	-	110.014	-	435.442
	732.255	126.029.024	113.916	84.592.366

	2019			2018		
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados
Sata Air Açores	9.445.919	1.590.958	4.619.542	9.365.475	1.749.351	1.522.255
Sata Gestão Aeródromos	130.455	219.426	190.017	130.825	176.151	106.980
Sata SGPS	-	-	-	20.000	-	-
Azores Airlines Vacation (EUA)	866.457	-	-	949.973	-	-
Azores Airlines Vacation (Canada)	535.232	-	-	782.667	-	-
	10.978.063	1.810.384	4.809.559	11.248.940	1.925.502	1.629.235

Em 31 de dezembro de 2019 os valores a pagar à SATA Air Açores e à Sata Gestão de Aeródromos, nos montantes de 122.642 milhares de Euros e de 3.106 milhares de Euros respetivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado, no valor de 4.620 milhares de Euros e 190 milhares de Euros, respetivamente. Os referidos empréstimos não têm prazo de reembolso definido, pelo que a Empresa os classificou como passivo corrente.

A rubrica fornecimentos e serviços externos inclui, essencialmente, apoio técnico, *handling* e comissões sobre as vendas de bilhetes, de passageiros e carga, efetuados pela Sata Air Açores, Azores Airlines Vacation (EUA) e Azores Airlines Vacation (Canada).

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

35. Ativos não correntes detidos para venda

Na sequência da antiguidade da frota A310 e necessidade de renovação da mesma, a Empresa 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 sobresselentes remanescentes, não alienadas, as mesmas foram novamente reclassificadas para ativos fixos tangíveis.

No decorrer dos exercícios de 2019 e 2018, realizaram-se as seguintes movimentações na rubrica de ativos não correntes detidos para venda:

	2019	2018
A 1 de janeiro	-	2.575.697
Alienação	-	(2.048.924)
Custo de aquisição (Nota 6)	-	(1.557.508)
Imparidade acumulada	-	-
Depreciações acumuladas (Nota 6)	-	915.276
Mais-valia (Nota 28)	-	115.459
A 31 de dezembro	-	-

36. Eventos subsequentes

Em 10 de março de 2020 foi celebrado um *Termination Lease Agreement* relativo ao contrato de locação da aeronave A330, o qual estipulou um *termination fee* no montante total de 23 milhões de dólares, que será liquidado até março de 2023.

No atual contexto de emergência de saúde pública, em que a Organização Mundial da Saúde declarou a pandemia de coronavírus (Covid-19), tem-se vindo a registar, a nível nacional e internacional, um crescente número de casos de infeção das populações em resultado desta pandemia Covid-19. Para fazer face a esta calamidade mundial, diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas com impacto na mobilidade das populações e na economia global.

Por forma a mitigar os efeitos na Região Autónoma dos Açores, o Governo Regional aprovou a Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020 de 25 de março de 2020, que veio suspender todas as ligações da Azores Airlines do exterior à Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior.

Nas últimas semanas, a Sata Internacional - Azores Airlines apesar de ter efetuado alguns voos de repatriamento, reduziu a sua atividade, mantendo voos cargueiros, apenas, entre Lisboa e Ponta Delgada, sem passageiros a bordo. Foram canceladas todas as ligações aéreas nos meses de abril e regista-se até julho 2020, uma forte quebra na procura.

Apesar da reduzida atividade, deve ser mantida uma estrutura operacional mínima na Sata Internacional - Azores Airlines, por forma a garantir a mobilidade inter-ilhas e o transporte de bens essenciais para a Região Autónoma.

Os efeitos da disseminação do vírus estão, ainda, a ser analisados pelas autoridades competentes, tendo sido anunciado pela IATA, que devido à gravidade das restrições de viagem e à esperada recessão global, se estima que as receitas dos passageiros da indústria na Europa possam cair 252 mil milhões de dólares ou 44% abaixo do valor de 2019. Estamos perante a mais grave crise de sempre, para indústria da aviação, sendo expectável impactos muito relevantes no transporte aéreo em todo o mundo.

Salienta-se o atual cenário de fecho de fronteiras devido à pandemia, sendo expectável que as severas restrições de viagens não serão levantadas antes de meados de maio.

Face à natureza das medidas já implementadas e eventuais futuras iniciativas, prevê-se que o setor do Turismo seja um dos mais afetados a nível mundial. Neste contexto, é já possível observar uma queda na

procura de serviços de transporte aéreo a nível mundial, estando a Administração da Sata a acompanhar a situação com base na informação disponível e nas expectativas atuais quanto à evolução da disseminação do vírus.

Há que pensar no relançamento da economia no momento imediatamente a seguir ao alívio das restrições ao funcionamento dos mercados. O sector do turismo não é apenas prioritário para a manutenção da capacidade instalada e dos postos de trabalho durante a crise, mas é-o também pelo facto de previsivelmente o fim da pandemia coincidir com o início da época alta do turismo em Portugal. Tendo este sector um peso significativo no PIB nacional deverão ser garantidas as condições essenciais para o seu funcionamento pleno em junho, julho, agosto e setembro, minimizando assim o valor negativo previsível para o crescimento do PIB português em 2020.

Uma coisa é certa, os restantes meses do ano 2020 continuarão a ser afetados pela evolução e ritmo da propagação do vírus Covid-19, especialmente se houver uma segunda vaga. Ninguém sabe o rumo que esta pandemia irá tomar. No entanto, acreditamos que este cenário poderá causar uma disrupção significativa nas estruturas económicas globais no segundo trimestre. Eventualmente, com algum otimismo, poderemos assistir a uma recuperação no segundo semestre do ano. Uma vez que estamos a lidar com elevados índices de incerteza, há a necessidade imperiosa de nos adaptarmos continuamente face às informações oficiais que nos chegam sobre este tema. É, assim, essencial, para a Sata, ajustar rapidamente a sua estratégia à realidade. Assim, foram tomadas um conjunto de iniciativas, que listamos abaixo.

Perante este cenário acima descrito, a Sata tem levado a cabo inúmeras iniciativas para controlar e reduzir custos e ter capacidade de tesouraria, a saber:

- i. Suspensão ou adiamento de investimentos não críticos;
- ii. Renegociação de contratos e prazos de pagamento com fornecedores;
- iii. Corte de despesas acessórias;
- iv. Suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excecionais;
- v. Obrigatoriedade do gozo de folgas acumuladas e férias de períodos passados, durante os próximos 3 meses (abril, maio e junho);
- vi. Suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- vii. Suspensão de todos os processos de mobilidade interna em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- viii. Suspensão de todos os processos e ações de formação, internos e externos, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação e obrigatórios por lei; e
- ix. Medidas de apoio implementadas no âmbito do Covid19, pelo Governo Português, e às quais a Sata se candidatou, nomeadamente diferimento do pagamento de impostos, Lay-Off simplificado e medidas extraordinárias de apoio à manutenção de contratos de trabalho, aderindo também à medida extraordinária de proteção de clientes bancários através de moratórias no pagamento de empréstimos bancários.

As iniciativas em curso na SATA e os impactos do COVID nas suas operações estão igualmente a ser acompanhadas e monitorizadas pelo acionista último, o Governo Regional dos Açores.

Contabilista Certificada



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Luis Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DO EXERCÍCIO DE 2019

Em conformidade com o disposto na alínea g) do nº 1 do artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Empresa), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2019 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.



1. RELATÓRIO

I. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., é uma empresa qualificada como entidade de interesse público, nos termos da alínea l) do artº3 da Lei 148/2015 de 9 de setembro. Adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do nº1 do artº413 do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi reeleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 7 de janeiro de 2020, para o mandato de 2020-2022, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

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

II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2019, o Conselho Fiscal realizou cinco reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2019, nos termos de documento anexo à ata n.º 5 de 08 de agosto de 2019.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2019, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2019, foi realizado, designadamente, através da análise das atas do Conselho de Administração, participação na Assembleia Geral realizada e análise das contas intercalares e do relatório e contas do exercício.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, o Auditor Externo, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade, o Diretor Financeiro, o Diretor de Compras e Logística e o Coordenador do Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão.

3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e da fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas, Relatório de Auditoria, das informações reportadas no Relatório Adicional do Órgão de Fiscalização, previsto no artº24 do Regime Jurídico de Supervisão de Auditoria, e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2019.

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

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2019 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo, análise do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2019, particularmente na nota 4 do Anexo.

Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos inerentes às matérias relevantes de auditoria identificadas na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, nomeadamente: i) o reconhecimento do rédito ; ii) a adoção da IFRS 16 para contratos de locação de aeronaves e reatores e iii) as estimativas para manutenção da frota.

5. Compete ao Conselho Fiscal, enquanto órgão social responsável pela fiscalização da Sociedade, receber as comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores da Sociedade ou outras entidades, assim como registar, por escrito, as denúncias recebidas, bem como todas as verificações, fiscalizações e diligências feitas e os procedimentos definidos com vista à regularização das irregularidades detetadas.

Durante o exercício de 2019, o Conselho Fiscal não recebeu quaisquer comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização não obteve evidência de tais irregularidades.

6. O Conselho Fiscal obteve a declaração de independência do Revisor Oficial de Contas nos termos alínea a) do nº6 do artº24 do Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria e a comunicação relativa a todos os serviços distintos de auditoria realizados pelo mesmo, durante o exercício de 2019, conforme estabelecido na b) do nº6 do referido artigo.

No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou a inexistência de prestação de serviços não relacionados com serviços de auditoria, durante o exercício de 2019, pelo que concluiu que foi salvaguardada a independência do Revisor Oficial de Contas.

7. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria do exercício de 2019 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de



caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas nas alíneas a) e b):

a) Sobrevalorização do ativo e dos resultados acumulados no montante de 10.461 milhares de euros, referente a ativos por impostos diferidos respeitantes a prejuízos fiscais ocorridos nos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante o período de reporte máximo de 12 anos.

b) Sobrevalorização do ativo, dos resultados acumulados e dos resultados do exercício em 54.878 milhares de euros, 31.626 milhares de euros e 23.252 milhares de euros, respetivamente, decorrentes do reconhecimento parcial de perdas por imparidade de ativos por direito de uso decorrentes de contratos de locação essencialmente de aeronaves e reatores, na sequência da adoção da IFRS 16 – Locações. Com efeito, durante o exercício de 2019 foi registada uma perda parcial por imparidade para as aeronaves e reatores cujos respetivos contratos terminam até ao ano de 2021, no montante total de 20.880 milhares de euros (19.184 milhares de euros, na data da adoção, por resultados acumulados e 7.696 milhares de euros por resultados do exercício de 2019). No entanto, tendo por base os fluxos de caixa negativos históricos da atividade operacional da Entidade complementados com a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional associados às alterações da atividade do transporte aéreo, modelo de negócio e de privatização, concluímos que as perdas por imparidade deveriam ser registadas para a totalidade dos ativos.

8. Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista conjugado com o processo de privatização em curso, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação dos seus passivos.

Destacamos que, no contexto atual, apesar de não ser possível determinar a extensão e severidade dos impactos decorrentes do aparecimento da pandemia de COVID-19, o Conselho de Administração considera que existem condições para considerar adequado o uso do pressuposto da continuidade das operações.

Na sequência da redução da atividade subjacente às medidas excecionais de carácter temporário aprovadas pelas autoridades competentes locais e internacionais para combater a propagação da doença, a Sociedade tem vindo a implementar um plano de contingência de modo a assegurar uma estrutura operacional mínima e a desenvolver diversas iniciativas com vista a controlar e reduzir custos e a melhorar a situação de tesouraria.

2. PARECER

Exmos. Senhores acionistas da
SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Internacional – Azores Airlines,



S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2019, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2019, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração, da Certificação Legal das Contas e do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização emitidos pelo Revisor Oficial de Contas, bem como do Relatório de Auditoria emitido pelo Auditor Externo.

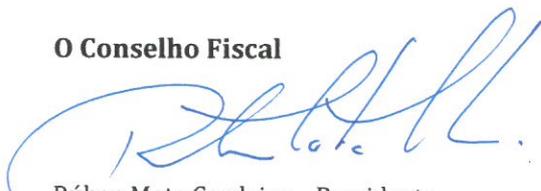
Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras, o Conselho Fiscal é de parecer que:

- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., respeitantes ao exercício de 2019;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2019, no sentido do resultado líquido negativo de 55.813.508 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);
- Seja dado cumprimento ao disposto no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Por último, o Conselho Fiscal entende manifestar o seu agradecimento ao Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., pela colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 18 de maio de 2020

O Conselho Fiscal



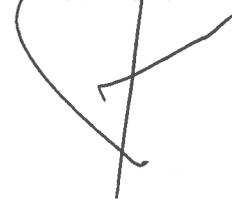
Rúben Mota Cordeiro – Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

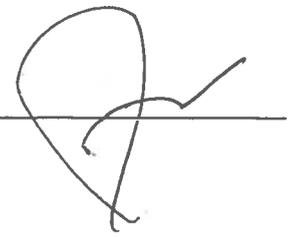
Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2019 (que evidencia um total de 94.476.572 euros e um total de capital próprio negativo de 203.346.386 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 55.813.508 euros), as demonstrações dos resultados por naturezas, do rendimento integral, da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao período findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas com o número 1 e 2, na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2019 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao período findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

1. Em 31 de dezembro de 2019 e 2018 encontra-se registado na rubrica Ativos por impostos diferidos um valor de 10.461 milhares de euros respeitante a prejuízos fiscais dos períodos de 2014 a 2016, cuja recuperação depende da capacidade de serem gerados lucros tributáveis suficientes para utilizar esses prejuízos dentro do período de reporte. Consideramos que essa utilização se afigura como difícil, atendendo ao histórico de resultados e à incerteza sobre resultados futuros e, nesta conformidade, o ativo registado como passível de recuperação e os resultados acumulados estão nessa extensão sobreavaliados.
2. Os ativos sob direito de uso decorrentes de contratos de locação reconhecidos nas demonstrações financeiras com a adoção da IFRS 16 – Locações a partir de 1 de janeiro de 2019 estão líquidos de uma perda de imparidade que abarca somente os contratos que findam em 2021. Considerando o desempenho operacional passado da Entidade conjugado com a incerteza sobre a perspetiva futura dos resultados futuros, concluímos que as perdas por imparidade deveriam ser registadas para a totalidade dos ativos sob direito de uso e, nesta conformidade, este ativo, os resultados



acumulados e os resultados do exercício em 31 de dezembro de 2019 estão sobreavaliados em 54.878 milhares de euros, 31.626 milhares de euros e 23.252 milhares de euros, respetivamente.

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

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

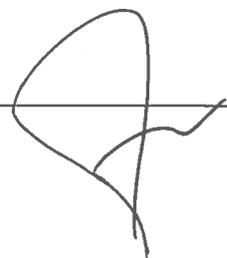
Incerteza material relacionada com a continuidade

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 203.346 milhares de euros em 31 de dezembro de 2019, situação que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, fluxos de caixa operacionais negativos e um passivo corrente largamente superior ao ativo corrente em 197.942 milhares que coloca problemas de liquidez imediata, sendo que esta deficiente estrutura financeira poderá ainda ser mais fortemente penalizada, conforme descrito na nota 39 do anexo às demonstrações financeiras, pelos efeitos das medidas tomadas pelas autoridades nacionais e regionais para conter o surto da doença designada COVID-19. Estes acontecimentos ou condições indicam que existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para prosseguir em continuidade e, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade, que no entender do Conselho de Administração está dependente do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura das suas operações da Entidade, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos. As demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incertezas material relacionada com a



continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias mais relevantes de auditoria:

Matérias relevantes de auditoria

Reconhecimento do rédito

Pela sua relevância e pelo elevado nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros, este assunto constituiu uma matéria relevante de auditoria.

Como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, o rédito do transporte aéreo de passageiros é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, sendo transferido para resultados no momento da ocorrência do voo (nota 24). Em 31 de dezembro de 2019, a responsabilidade da Entidade referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 21.042 milhares de euros (nota 21).

No encerramento do exercício, são realizadas análises a esta rubrica, de forma a garantir o correto corte de operações do rédito de transporte aéreo associado às tarifas, taxas e comissões, nomeadamente no que se refere à avaliação do estado dos cupões (vendidos, voados, reembolsados, caducados, etc.).

Adicionalmente, conforme disposto na IFRS 15, o rédito relativo ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, é diferido com base no valor unitário da milha, pelo justo valor percecionado pelo cliente (Nota 18).

O Conselho de Administração efetua análises periódicas, quer do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que

Síntese da abordagem aos riscos de distorção material mais significativos

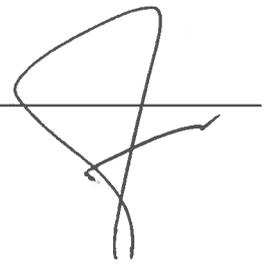
Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, entre outros, a avaliação dos controlos relevantes existentes no processo de reconhecimento do rédito do transporte aéreo.

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo e avaliação das principais estimativas e julgamentos associados, nomeadamente:

- (i) reconhecimento da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras;
- (ii) validação dos diversos inputs da referida listagem através de testes de detalhe;
- (iii) revisão analítica das diversas categorias de rédito de transporte aéreo, como tarifas, taxas e comissões; e
- (iv) conciliação das listagens da receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras.

Relativamente ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, realizámos, entre outros, os seguintes procedimentos de auditoria:

- (i) validação do valor unitário atribuído por milha;
- (ii) reconhecimento das milhas atribuídas



perderam validade, quer do saldo da rubrica de Programa de fidelização de clientes, de forma a avaliar a utilização e validade das milhas.

pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas nem caducadas, à data de 31 de dezembro de 2019, com as milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.

Estimativas para a manutenção da frota

A estimativa para manutenção da frota constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria por requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte do Conselho de Administração, sendo, como mencionado na nota 5.2 do anexo das demonstrações financeiras, os mais relevantes: (i) a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, (ii) os custos esperados das intervenções, e (iii) alterações das cláusulas contratuais e eventuais renegociações dos contratos de locação. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por redelivery, assim como a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

Os custos resultantes dos trabalhos de redelivery são reconhecidos no momento inicial, desde que possam ser estimados com fiabilidade, como provisões (nota 15), por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves.

As manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas inicialmente como um complemento ao direito de uso dos ativos. A

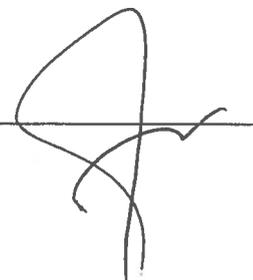
Compreensão e avaliação dos procedimentos realizados pela Entidade para construir estimativas para a manutenção de frota.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção, aprovado pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos.

Averiguámos a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, para efeitos do reconhecimento da provisão de redelivery.

Validámos, igualmente, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural das aeronaves.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.



estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento da Administração, sendo esta revista na data de apresentação de contas. O período de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, influencia, igualmente, a utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das manutenções.

Adoção da IFRS 16 - Locações

Consideramos este assunto como uma matéria relevante de auditoria decorrente da complexidade do cálculo associado às responsabilidades com as locações e ao impacto material nas demonstrações financeiras, que se encontra divulgado nas notas 2.2 e 2.3 do anexo das demonstrações financeiras.

A Entidade adotou a IFRS 16 na data efetiva da sua aplicação obrigatória - 1 de janeiro de 2019, por meio do modelo retrospectivo modificado sem atualização das informações comparativas, aplicando a norma apenas aos contratos anteriormente classificados como locações operacionais ao abrigo da IAS 17 - Locações e mensurando o ativo sob direito de uso pelo mesmo valor do passivo com obrigação contratual, conforme disposições transitórias.

Assim, as locações que cumpram os requisitos da IFRS 16 são reconhecidas como ativos sob direito de uso, com os correspondentes passivos de locação mensurados ao valor presente das rendas a pagar durante ao prazo da locação descontados à taxa de juro de implícita na locação (ou usando a taxa de juro incremental de financiamento do locatário).

Durante o exercício de 2019, foram reconhecidos ativos e passivos decorrentes de um novo contrato de locação, a extensão do

A nossa abordagem inclui a execução dos seguintes procedimentos:

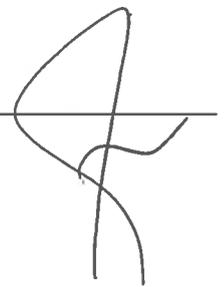
Compreensão e avaliação dos procedimentos realizados pela Entidade relacionados com a adoção da IFRS 16.

Recálculo do reconhecimento inicial dos ativos sob direito de uso e passivos de locação na data de transição.

Análise dos elementos dos contratos de locação considerados relevantes e avaliámos o seu adequado registo nos termos da IFRS 16;

Averiguámos a razoabilidade da taxa de desconto utilizada no cálculo do valor presente das responsabilidades com locações.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito a norma contabilística aplicável.



prazo de locação de dois contratos já existentes e a capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação.

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

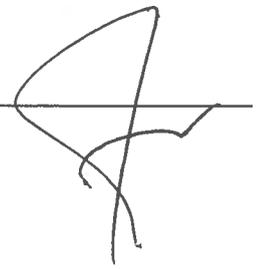
O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

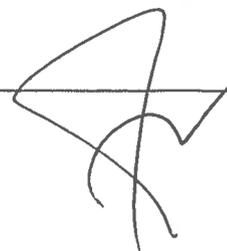
Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses



riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas



salvaguardas.

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

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento à alínea e) do número 3 do artigo 451.º 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 auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Sobre a demonstração não financeira prevista no artigo 66º - B do Código das Sociedades Comerciais

Dando cumprimento ao número 6 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, informamos que a Entidade incluiu no seu relatório de gestão a demonstração não financeira prevista no artigo 66º - B do Código das Sociedades Comerciais.

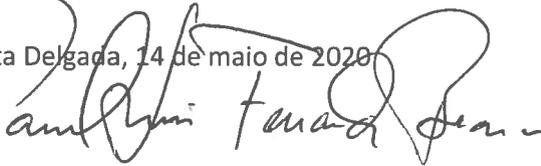
Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

- Fomos nomeados auditores da Entidade pela primeira vez na assembleia geral realizada a 11 de janeiro de 2018 para um mandato compreendido entre 2017 e 2019.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.
- Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao órgão de fiscalização da Entidade em 14 de abril de 2020.

- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do número 8 do artigo 77.º do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.
- Informamos que, para além da auditoria, não prestamos à Entidade quaisquer outros serviços permitidos.

Ponta Delgada, 14 de maio de 2020



UHY & ASSOCIADOS, SROC, LDA.

Manuel Luís Fernandes Branco (ROC nº 652)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2019 (que evidencia um total de 94.476.572 euros e um total de capital próprio negativo de 203.346.386 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 55.813.508 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas nas alíneas a) e b), apresentadas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. em 31 de dezembro de 2019 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

- a) Em 31 de dezembro de 2019 e 2018 encontra-se registado um valor de 10.461 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais 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 da Entidade e a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio, de privatização e de refinanciamento da Entidade, concluímos que o respetivo ativo e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 10.461 milhares de euros.
- b) Com a adoção da IFRS 16 – Locações, a partir de 1 de janeiro de 2019, foram registados ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves e reatores. Durante o exercício de 2019 foi registada uma perda parcial por imparidade para as aeronaves e reatores, conforme divulgado nas notas 2.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, no montante total de 26.880 milhares de euros (19.184 milhares de euros, na data da adoção, na rubrica de resultados acumulados e 7.696 milhares de euros em resultados do exercício de 2019). No entanto, tendo por base os fluxos de caixa negativos históricos da atividade operacional da Entidade complementados com a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional associados às alterações da atividade do transporte aéreo, modelo de negócio e de privatização, concluímos que as perdas por imparidade deveriam ser registadas para a totalidade dos ativos por direito de uso registados pela adoção da IFRS 16, pelo que, em 31 de dezembro de 2019, o respetivo ativo, os resultados acumulados e os resultados do exercício encontram-se sobreavaliados em 54.878 milhares de euros, 31.626 milhares de euros e 23.252 milhares de euros, respetivamente.

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

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

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

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

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

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

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 203.346 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 55.814 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 197.942 milhares de euros. No entanto, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras 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 rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação dos seus passivos, tendo ainda em consideração os impactos do vírus COVID-19 no setor do transporte aéreo e a incerteza gerada pelo mesmo na atividade operacional futura da Entidade, conforme divulgado na nota 36 do Anexo contendo as notas explicativas. Deste modo, as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incerteza material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

<i>Matérias relevantes de auditoria</i>	<i>Síntese da abordagem de auditoria</i>
<i>Reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes</i> <i>Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 3.19, 5.5, 5.6, 18, 21 e 24 das demonstrações financeiras.</i>	Os procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, o entendimento e a avaliação dos diversos sistemas de informação relacionados com o reconhecimento do rédito de transporte de passageiros, a identificação e avaliação da eficiência operacional do sistema de controlo interno da Entidade associado aos processos de gestão de sistemas de informação, tendo para o

Matérias relevantes de auditoria

Em 31 de dezembro de 2019, as vendas e serviços prestados ascendem a 157.139 milhares de euros, os quais correspondem, essencialmente, ao transporte de passageiros.

Tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, no momento da venda, o valor é registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2019, ascende a 21.042 milhares de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração neste caso as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

No que respeita ao programa “SATA Imagine”, tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, a Entidade reconhece uma obrigação contratual com base no número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas. As milhas apuradas são valorizadas de acordo com o seu *stand alone price* considerando a redenção histórica de milhas. A responsabilidade associada ao programa de fidelização de clientes, a 31 de dezembro de 2019, ascende a 1.952 milhares de euros.

O Conselho de Administração efetua análises periódicas, quer do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que perderam validade, quer do saldo da rubrica de Programa de fidelização de clientes, de forma a avaliar a utilização e validade das milhas.

Face à expressão dos montantes em causa, bem como ao grau de julgamento inerente ao reconhecimento do rédito, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Síntese da abordagem de auditoria

efeito recorrido a especialistas em auditoria de sistemas de informação, bem como à avaliação dos respetivos controlos-chave destinados a assegurar o correto, completo e atempado reconhecimento do rédito de transporte de passageiros.

Procedemos à realização de testes substantivos específicos sobre o rédito de transporte de passageiros e o saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, nomeadamente a reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras, a validação, por amostragem, dos diversos *inputs* da listagem de documentos pendentes de voo, a reconciliação da listagem de receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras e a análise das reconciliações bancárias. Efetuámos, também, procedimentos de revisão analítica para as diversas categorias de rédito de transporte de passageiros, nomeadamente, tarifas, taxas e comissões. Validámos, igualmente, o percentual de bilhetes caducados cujo respetivo rédito foi reconhecido tendo por base o histórico de documentos não reembolsados ou reemitidos.

No que respeita ao programa “SATA Imagine”, os procedimentos de auditoria que desenvolvemos, incluíram, entre outros, a validação do valor unitário atribuído por milha, tendo por base o valor médio equivalente do bilhete, considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses, assim como a reconciliação das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas, à data de 31 de dezembro de 2019, com a quantidade de milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa.

Verificámos, igualmente, a adequabilidade das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

Matérias relevantes de auditoria**Síntese da abordagem de auditoria**

Adoção da IFRS 16 para contratos de locação de aeronaves e reatores

Divulgações relacionadas com a adoção da IFRS 16 apresentadas nas notas 2.2, 2.3, 3.2, 3.17, 5.8, 6, 16 e 30 das demonstrações financeiras.

Tal como divulgado na nota 2.3 das demonstrações financeiras, a Entidade adotou no presente exercício a IFRS 16 – Locações, através do modelo retrospectivo modificado. Na sua implementação, a Entidade utilizou algumas das isenções previstas na norma, nomeadamente, a aplicação do tratamento contabilístico previsto apenas aos contratos anteriormente classificados como locação e a mensuração dos ativos sob direito de uso pelo mesmo valor apurado para o passivo de locação em 1 de janeiro de 2019.

Com a adoção da IFRS 16, a Entidade reconhece ativos sob direito de uso e passivos com rendas vincendas de contrato de locação tendo em consideração a estimativa de pagamentos a ocorrer durante o prazo da locação correspondente ao período não cancelável de cada contrato, sendo utilizada, no desconto dos fluxos futuros, a respetiva taxa implícita ou, caso esta não se encontre disponível, a taxa de juro incremental.

O impacto da adoção da IFRS 16 originou, à data de 1 de janeiro de 2019, o reconhecimento inicial de ativos de direitos de uso e passivos com obrigações contratuais de 51.810 milhares de euros. Importa salientar, que durante o exercício de 2019 foram igualmente reconhecidos ativos e passivos decorrentes (i) da celebração de um novo contrato de locação; (ii) da extensão do prazo de locação de dois contratos já existentes e (iii) da capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação.

Os nossos procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, a obtenção do cálculo dos impactos da IFRS 16 preparado pelo Conselho de Administração da Entidade, por forma a avaliar a aderência da metodologia e a adequabilidade dos pressupostos considerados com o enunciado na respetiva norma.

Testámos a frota considerada no cálculo acima referido com base nas respostas obtidas por parte das locadoras por forma a garantir a totalidade da mesma, tendo em consideração a definição de locação embutida na norma.

Obtivemos e analisámos os contratos de locação considerados relevantes e avaliámos o seu adequado registo nos termos da IFRS 16, tomando em consideração as cláusulas estabelecidas, as quantias e encargos futuros a despendar, bem como o prazo de locação.

Testámos, igualmente, o cálculo da taxa de juro implícita e verificámos que as condições se encontram de acordo com os respetivos contratos. Nos casos em que a mesma não se encontra disponível, analisámos a taxa de juro incremental considerada, tendo por base as características específicas de cada contrato de locação e respetiva aeronave.

Efetuámos o recálculo do reconhecimento inicial dos direitos de uso de ativos e passivos com obrigações contratuais na data da transição e durante o exercício de 2019.

Verificámos, igualmente, a adequabilidade das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

Matérias relevantes de auditoria**Síntese da abordagem de auditoria**

Face à expressão dos montantes em causa, assim como o grau de julgamento inerente ao conjunto de pressupostos e estimativas utilizados nos termos da IFRS 16, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Estimativas para manutenção da frota

Divulgações relacionadas com a manutenção na frota apresentadas nas notas 2.2, 2.3, 3.2, 3.15, 3.17, 5.2, 5.8, 6, 8 e 15 das demonstrações financeiras.

Tal como divulgado na nota 5.2 das demonstrações financeiras, as estimativas para manutenção da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte do Conselho de Administração, assentes em previsões com elevado grau de julgamento, nomeadamente, a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, custo das intervenções, cláusulas contratuais e eventuais renegociações dos contratos de locação. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por *redelivery*, assim como a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

No que respeita aos custos resultantes dos trabalhos de *redelivery*, estes são reconhecidos no momento inicial, desde que possam ser estimados com fiabilidade, como provisões, por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de locação e sujeito a imparidade.

Relativamente às manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas inicialmente como um complemento ao direito de uso dos ativos, sendo subsequentemente depreciadas

Desenvolvemos diversos procedimentos de auditoria com o objetivo de avaliar a razoabilidade das estimativas para manutenção da frota, nomeadamente, o entendimento e apreciação dos processos e procedimentos de controlo interno adotados pela Entidade no que respeita ao seu apuramento.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção, aprovado pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos. Questionámos os técnicos internos da área de manutenção e o Conselho de Administração quanto à razoabilidade dos mesmos e verificámos os cálculos efetuados.

Analisámos os diferentes períodos de intervenção considerados nas estimativas, bem como as especificidades de cada aeronave, assim como os respetivos custos futuros, tendo por base as condições que se encontram definidas contratualmente, assim como a informação fornecida por engenheiros internos com experiência específica desta matéria.

Averiguámos a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, para efeitos do reconhecimento da provisão de *redelivery*.

Validámos, igualmente, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural das aeronaves.

Verificámos a adequabilidade das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras,

Matérias relevantes de auditoria	Síntese da abordagem de auditoria
<p>até à ocorrência da nova manutenção e sujeitas a imparidade. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração, sendo esta revista na data de apresentação de contas. O período de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, influencia, igualmente, a utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das manutenções.</p> <p>Face aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para manutenção da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.</p>	<p>tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.</p>

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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

- g) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública; e
- h) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

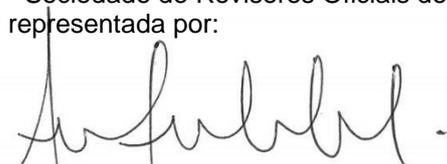
Em nossa opinião, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções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

Sobre a demonstração não financeira prevista no artigo 66º-B do Código das Sociedades Comerciais

Adicionalmente, informamos que a entidade incluiu no seu relatório de gestão a demonstração não financeira prevista no artigo 66.º-B do Código das Sociedades Comerciais.

19 de maio de 2020

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



António Joaquim Brochado Correia, R.O.C.