



'08  
RELATÓRIO  
E CONTAS  
SATA INTERNACIONAL



# Ready for Take Off

Uma nova marca mais  
competitiva no céu mundial.





## ÍNDICE

Introdução	5
Mensagem do Presidente	6
Estratégia Empresarial	10
Posicionamento Estratégico	11
Órgãos Sociais	12
Estrutura Organizacional	13
Grupo SATA	14
Principais indicadores	15
Enquadramento Macroeconómico	16
Conjuntura Internacional	16
Conjuntura Nacional	19
Conjuntura Região Autónoma dos Açores (R.A.A.)	21
Comportamento do Sector da Aviação Comercial em 2008 e Previsões para 2009	27
Desempenho 2008	29
Actividade Operacional	29
Actividade Comercial	34
Actividade de Manutenção	36
Operações de Voo	38
Qualidade e Segurança	40
Recursos Humanos	41
Sistemas de Informação	45
Desempenho Económico e Financeiro	49
Situação Económica	49
Proposta de Aplicação de Resultados	55
Demonstrações Financeiras	56
Balanço em 31 de Dezembro	56
Demonstrações dos resultados por naturezas	58
Demonstrações dos resultados por funções	60
Demonstrações dos fluxos de caixa	61
Anexo às Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2008	62
Certificação Legal de Contas	84
Relatório Anual sobre a Fiscalização Efectuada	86
Relatório de Auditoria	88

## FICHA TÉCNICA

Edição: Grupo SATA / Revisão: MB textos / Paginação: Nova Gráfica, Lda. / Junho 2009

## INTRODUÇÃO

O Grupo SATA é um grupo de transporte aéreo, composto por seis empresas - SATA Air Açores, SATA Internacional, SATA Express, Azores Express, SATA Gestão de Aeródromos e SATA SGPS -, cujo centro de decisão está localizado no arquipélago dos Açores, ilha de São Miguel, cidade de Ponta Delgada.

Na génese da actual SATA SGPS esteve a Sociedade de Estudos Aéreos Açorianos, empresa fundada em 1941, constituída com o objectivo de desenvolver uma operação aérea regular entre a ilha de São Miguel e as restantes ilhas do Arquipélago, e entre estas e o Continente Português.

Aprovada a constituição da SATA SGPS, em finais de 2006, o Grupo de empresas SATA alterou a sua lógica de funcionamento e organização interna de forma a responder aos desafios que já se adivinhavam. Constituída numa lógica de Holding, a SATA SGPS, Sociedade Gestora de Participações Sociais, adoptou a estrutura de sociedade anónima, o que lhe proporcionou uma maior rentabilização de recursos, flexibilização de gestão, transparência organizacional e aproveitamento de novas oportunidades de negócio.

Hoje, a SATA SGPS mantém-se, à semelhança do passado, uma sociedade de capitais exclusivamente públicos e é a responsável pela gestão da carteira de participações da Região Autónoma dos Açores no sector do transporte aéreo.

Da SATA SGPS dependem cinco empresas: duas transportadoras aéreas, a SATA Internacional e a SATA Air Açores; dois operadores turísticos, a SATA Express e a Azores Express; e a SATA Gestão de Aeródromos, empresa que tem à sua responsabilidade a gestão de quatro dos nove aeródromos das ilhas dos Açores. A estas empresas juntam-se importantes áreas complementares de negócios: o *Handling* e a Manutenção e Engenharia de aeronaves.

O Grupo SATA encetou, há já alguns anos, um consistente processo de expansão e internacionalização, através da sua rede de lojas de vendas em todas as ilhas dos Açores e, ainda, na cidade de Lisboa e Aeroportos do Funchal, Porto e Lisboa, bem como das suas bases operacionais em Lisboa, Funchal e Ponta Delgada.

A acompanhar a expansão da sua rede de rotas na Europa e nos Estados Unidos da América, as transportadoras do Grupo estabeleceram representações comerciais nas principais cidades para onde operam, nomeadamente em França, Alemanha e Inglaterra.

## MENSAGEM DO PRESIDENTE

As seis empresas do Grupo SATA - SATA SGPS, SATA Air Açores, SATA Internacional, SATA Express, Azores Express e SATA Gestão de Aeródromos obtiveram, no exercício de 2008, um resultado negativo consolidado de 2.977 milhões de euros (menos dois milhões e novecentos e setenta e sete mil euros), enquanto o valor dos proveitos totais ascendeu a 252.682 milhões de euros (duzentos e cinquenta e dois milhões e seiscentos e oitenta e dois mil euros), o que representa um crescimento de cerca de 8,3%, em relação ao valor dos proveitos totais registados no exercício de 2007.

Os resultados operacionais do Grupo SATA foram afectados, sobremaneira, pelo aumento dos custos de combustível verificados em ambas as transportadoras, em particular na SATA Internacional. Os custos operacionais da SATA Internacional relacionados com o combustível aumentaram, por comparação com o exercício de 2007, cerca de 18 milhões de euros, o que reflecte, essencialmente, um efeito preço e não quantidade. De notar que a escalada do preço do *jet-fuel* ocorreu com especial acuidade no 3º trimestre, quando o preço deste combustível atingiu os 147 dólares (USD) barril, o que coincidiu com o período de maior actividade de voos, por força da sazonalidade da operação, notoriamente concentrada no Verão IATA, altura em que a SATA Internacional apresenta maior número de voos, sobretudo de longo curso da frota A310, os quais são mais intensivos energeticamente. De salientar, ainda, a descida de tráfego registada no último trimestre de 2008, devido à conhecida deterioração da conjuntura económica.

O Grupo SATA transportou, no período em causa, 1,5 milhões de passageiros, menos 17 mil que em 2007, com um *load factor* de 73% na SATA Internacional e de 63% na SATA Açores, indicadores semelhantes aos verificados em 2007.

O valor dos subsídios recebidos pela SATA Internacional nas rotas da Rede Regular Doméstica (Lisboa - Ponta Delgada, Porto - Ponta Delgada, Funchal - Ponta Delgada, Lisboa - Santa Maria, Lisboa - Terceira, Porto - Terceira e Lisboa - Horta), em função dos passageiros residentes e estudantes dos Açores transportados, foi de 6.821 milhões de euros, o que representa 3,3% do total da facturação da SATA Internacional ou 11 euros por lugar dos mais de 600.000 lugares oferecidos nestas rotas, em 2008.

De acordo com a IATA (International Air Transport Association), a indústria do transporte aéreo apresentou, no ano de 2008, um prejuízo acumulado de 5 biliões de USD, devido à subida abrupta do preço do petróleo, que caracterizou os primeiros três trimestres de 2008, por um lado, e à contracção da procura registada no quarto trimestre do ano, quer no que respeita aos fluxos de carga, quer no que respeita aos fluxos de passageiros, por outro. Ainda de acordo com a IATA,

2009 será o primeiro ano, desde 1991, em que o sector do transporte aéreo apresentará uma queda de tráfego à escala global e, não obstante a descida do preço do petróleo ora sentida, a descida do tráfego condicionará, pela negativa, a performance económico-financeira do sector, pelo que se prevê um prejuízo acumulado no sector de 2,5 biliões de USD, fruto do “worst revenue environment in the last 50 years” (IATA).

O Grupo SATA prosseguirá, em 2009, a sua estratégia conducente a acrescidos níveis de competitividade, através da racionalização de recursos, por um lado, e da introdução de inovações que aportarão maior modernidade na sua actuação comercial e operacional, por outro, no âmbito da estratégia de longo prazo da Companhia: crescimento por via de crescente internacionalização, assente numa operação de vocação Atlântica.

O ano de 2009 ficará marcado pelo começo do processo de renovação da frota da SATA Air Açores, com a entrada ao serviço de dois Bombardier Q200, no 2º trimestre de 2009. A este propósito, relembre-se que o projecto de renovação da frota da SATA Air Açores contemplará, ainda, a entrada ao serviço de quatro Bombardier Q400 NexGen, no 1º trimestre de 2010. Com a nova frota, a SATA Air Açores responderá às idiossincráticas necessidades de transporte aéreo de passageiros e carga nas ilhas dos Açores, ao mesmo tempo que poderá viabilizar, economicamente, uma vocação inter-regional, no espaço da Macaronésia, nas Regiões Atlânticas Açores, Madeira e Canárias. Ainda no que respeita à frota, é de referir a entrada ao serviço da SATA Internacional de um quarto Airbus A320-200, em Junho de 2009, que permitirá alcançar maiores índices de eficiência energética, por força das características técnicas deste aparelho, por um lado, e do desenvolvimento da rede aérea, por outro.

No plano comercial, o ano de 2009 será caracterizado por alterações introduzidas na malha aérea, com cancelamentos cirúrgicos de rotas e frequências deficitárias, bem como pelo lançamento de novas rotas e pelo reforço de frequências para mercados mais dinâmicos. Serão, igualmente, reforçadas parcerias de code-share com transportadoras de referência mundial, com vista à optimização dos *load factors* das rotas existentes, a anunciar no início do 2º trimestre de 2009. De notar, a recente reestruturação das tarifas oferecidas pela SATA, reformuladas numa lógica one-way, por classes ou famílias de tarifas, que compõem um leque tarifário ora mais heterogéneo, que visa estimular mercados elásticos e combater a sazonalidade dos fluxos de passageiros, destacando-se as novas tarifas DISCOUNT. Assim, em 2009, continuar-se-á a inovar em matéria tarifária, em particular, através da gestão pró-activa de tarifas DISCOUNT, extremamente visíveis, inclusive, nos novos canais de distribuição *on-line*, a partir de [www.sata.pt](http://www.sata.pt). A oferta de um leque crescente de serviços conexos ao transporte aéreo promoverá,

igualmente, receitas acrescidas, numa lógica de Ancillary Revenues (o que já acontece em serviços como hotéis e rent-a-car, disponíveis a partir de [www.sata.pt](http://www.sata.pt)). O reforço de serviços de valor acrescentado, como o serviço de executiva SATA PLUS, constituirá uma importante via para o crescimento de receitas, posicionamento de marca e de fidelização de fluxos de segmentos de elevado *yield*.

Ainda no decurso de 2009, será implementado um projecto de Revenue Management, a partir da plataforma informática PROS v 6.0, o que permitirá otimizar a receita. Concomitantemente, novos serviços orientados para a comunicação com os passageiros SATA serão oferecidos e explorarão a convergência da utilização Web, via rede móvel.

Tendo em consideração as mutações do panorama comercial do sector da aviação civil, onde os modelos híbridos e os ditos *low-cost* tornam o mercado altamente competitivo, companhias aéreas como a SATA, que operam em mercados abertos e internacionais, são compelidas a apresentar propostas de valor de adequada competitividade. Assim, a SATA anunciará, no 2º trimestre de 2009, uma nova imagem, que responderá ao desígnio de modernidade e combatividade que se impõe e se enquadra no seio de um amplo projecto de modernização da Companhia. A renovação da frota SATA Air Açores (2009-2010) e a entrada ao serviço do novo A320 da SATA Internacional (Junho 2009) constituem janelas de oportunidade para relançar a imagem da SATA, com evidentes e significativas poupanças económicas, ao mesmo tempo que potenciam o efeito estratégico e comercial dos investimentos nas novas aeronaves. Ademais, os novos esquemas de pintura, por fazerem uso dos avanços técnicos recentemente verificados nas indústrias da aeronáutica e da química industrial, permitirão que as aeronaves apresentem, no que concerne ao esquema de pintura, um peso otimizado, com inerentes vantagens ao nível do consumo de combustível. A nova imagem SATA fará o seu primeiro voo no 2º trimestre de 2009 e apresentará a perfeita simbiose entre a modernidade comercial dos paradigmas da aviação civil do séc. XXI e a matriz identitária da SATA e dos Açores, aproveitando a janela de oportunidade económica de renovação da frota para reafirmar a SATA no céu mundial.

No plano operacional, de realçar a continuada aposta em projectos de certificação, com natural destaque para os processos IOSA das transportadoras SATA Air Açores e SATA Internacional, e para o processo ISO 9001:2008 do Handling da SATA Air Açores, como garantes de excelência operacional, por padrões internacionais, bem como em projectos de redução de custos.

A este nível, e entre outros, de destacar o projecto FEGA (Fuel Efficiency Gap Analysis), promovido em parceria com a IATA, que certifica que a SATA apresenta as melhores práticas do sector no

que respeita a consumos de combustível, que culminou, entre outros corolários, na simplificação dos níveis de serviço em determinadas classes, nomeadamente a económica.

No plano operacional há a destacar, ainda, a migração das “core applications” de inventário, reservas e check-in para novo sistema informático. Por fim, de notar medidas de racionalização de recursos, promovidas por dois catalisadores de mudança:

1) Utilização intensiva dos sistemas de informação (IT, Information Technology) e 2) diminuição da pegada ambiental (Selo Fly Greener).

A título de exemplo de projectos desenvolvidos neste âmbito, refira-se o Portal do Colaborador, e-Learning, e o processo de Gestão Documental digital, entre muitos outros.

O ano de 2009 será marcado por forte incerteza no que respeita à evolução do tráfego, fruto da atípica conjuntura que se faz sentir. A evolução do tráfego será, pois, a principal condicionante da performance económico-financeira do Grupo SATA, em 2009. A esta data, e considerando as recentes evoluções do preço do combustível e das expectativas para o tráfego, as previsões para o ano de 2009 indicam um resultado operacional marginalmente positivo, todavia, extremamente dependente da evolução dos índices de tráfego e da evolução do preço do combustível e do câmbio euro-dólar.

António Gomes de Menezes

PRESIDENTE DO CONSELHO DA ADMINISTRAÇÃO

## ESTRATÉGIA EMPRESARIAL

### Valores Fundamentais

O Conselho de Administração empossado no final do ano 2007, propôs-se trilhar o caminho da sustentabilidade, articulando os seus objectivos de gestão estratégica com as melhores práticas ambientais e sociais. A SATA SGPS assumiu um compromisso com a excelência do desempenho e busca permanente de novas soluções de organização, de forma a alcançar, antes do final do próximo triénio, uma articulação sistémica das dimensões económico-financeiras, sociais e ambientais. Trilhar o caminho da sustentabilidade significa, para o conjunto das nossas empresas, construir um futuro equilibrado e duradouro, justo e sustentável, assente nas mais contemporâneas e responsáveis práticas de gestão, com o foco na excelência de desempenho, em todas as suas áreas de actuação.

As políticas de responsabilidade social, de segurança, de saúde e ambiente constituem pilares fundamentais sobre os quais o Grupo SATA quer alicerçar a sua actuação e dá corpo à sua ambição.

### Um Compromisso com a Excelência

**Visão:** Mais fortes e mais competitivos num mundo exigente e global; capazes de construir uma companhia aérea de referência que se afirma no mundo da aviação comercial internacional, e conquista, de forma gradual e consistente, a sua quota de mercado e a notoriedade da sua marca. Uma companhia aérea do Atlântico, onde se cultiva o rigor e o profissionalismo; onde se encontra um serviço cuidado, simples e atento; onde se acolhe cada cliente de forma amável e disponível; e onde se cultiva o respeito pelo planeta, numa perspectiva de total respeito pelo bem-estar das populações nas gerações vindouras.

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

**Princípios:** Na SATA acreditamos que na unidade reside a nossa força, a nossa vantagem e a nossa singularidade. Cada pessoa, cada equipa, através do seu empenho e das suas valências, dá o seu contributo para a construção de um grupo de transporte aéreo coeso e distinto, capaz de oferecer ao cliente valor acrescido às suas propostas.

**Valores:** Fiabilidade, Simpatia e Inovação.

## POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO

### **Full Service/Low Fare**

Construção de propostas de serviços que operam numa lógica de compromisso, no melhor rácio possível entre o nível de preço e a qualidade de serviço oferecido.

Com o foco no cliente, a proposta de valor da SATA reside na oferta de um preço competitivo, para um serviço comprometido com o detalhe e a simpatia.

### **Prioridades Estratégicas**

São prioridades do Grupo SATA: insistir na implementação de uma filosofia de gestão sustentável que tem por objectivo central a criação de valor para todos os seus stakeholders; adoptar um conjunto de práticas de gestão de referência que conduzem as suas empresas ao caminho da sustentabilidade; e, à luz do compromisso assumido com o accionista, implementar a estratégia desenhada, em finais de 2007, que incluiu a prossecução dos seguintes objectivos:

- Consolidação da operação doméstica;
- Reforço do seu posicionamento no mercado norte-americano;
- Crescente internacionalização;
- Aposta na qualidade do serviço prestado;
- Expansão da actividade de e para os Açores;
- Fortalecimento da sua reputação.

### **Nova Proposta de Valor**

Perseguir a excelência, através de um serviço fiável, simpático e inovador, atento ao detalhe, às necessidades e singularidades de cada cliente. A definição da estratégia implica o estabelecimento de referências e valores que incorporam o respeito pelo objecto social que define o Grupo SATA, que obriga à adopção de uma métrica qualitativa para servir os interesses dos Açores, a sua política de transporte aéreo e desenvolvimento sustentável do seu turismo.

Para o triénio 2009 - 2011 uma nova visão estratégica dá corpo à sua vocação e ambição atlântica. A SATA aspira ser uma referência no panorama das companhias aéreas europeias e projecta o seu crescimento numa escala sempre mais ambiciosa, tirando o maior partido possível do seu posicionamento geográfico e do *know-how* adquirido em seis décadas de voos sobre o Atlântico.

## ÓRGÃOS SOCIAIS

### **Assembleia-Geral**

Presidente: **Dra. Ana Maria Soares de Albergaria Pacheco Gouveia**

Secretários: **Dra. Mónica Silvia dos Anjos Vaz de Medeiros Fernandes**

**Dra. Maria Alexandra Celorico Pacheco Vieira**

### **Conselho de Administração**

Presidente: **Prof. Doutor António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes**

Vogais: **Dra. Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl**

**Dr. António Maurício do Couto Tavares de Sousa**

**Dr. Luís Filipe Soares Borges da Silveira**

Fiscal Único: **Dr. Manuel Herberto de Medeiros Quaresma (ROC Efectivo n.º 675)**

## ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



## Grupo SATA



**Objecto Social:**

1) Gestão integrada, sob a forma empresarial, da carteira de participações da RAA no sector do transporte aéreo e, através das empresas participadas a exploração do transporte de passageiros e carga, manutenção, assistência a aeronaves, prestação de serviços de apoio comerciais, financeiros e administrativos e ainda gestão de infra-estruturas aeroportuárias.

**Accionista:** 100% Região Autónoma dos Açores



**Objecto Social:**

1) Transporte aéreo de passageiros, carga e correio no interior da Região Autónoma dos Açores;  
2) Exploração da actividade de manutenção e assistência a aeronaves;  
3) Prestação de serviços de apoio: comerciais, financeiros e administrativos.

**Accionista:** 100% Região Autónoma dos Açores



**Objecto Social:**

1) Transporte aéreo de passageiros, carga e correio entre a Região Autónoma dos Açores e o exterior;  
2) Exploração da actividade de manutenção e assistência a aeronaves;  
3) Prestação de serviços de apoio: comerciais, financeiros e administrativos.

**Accionista:** 100% SATA Air Açores



**Objecto Social:**

1) Operador turístico criado com o objectivo de comercializar voos entre os Açores e o Canadá.

**Accionista:** 100% SATA Air Açores



**Objecto Social:**

1) Operador turístico criado com o objectivo de comercializar voos entre os Açores e os EUA.

**Accionista:** 100% SATA Air Açores



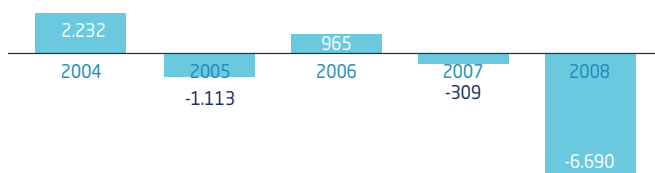
**Objecto Social:**

1) Exploração em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e a Aerogare das Flores.

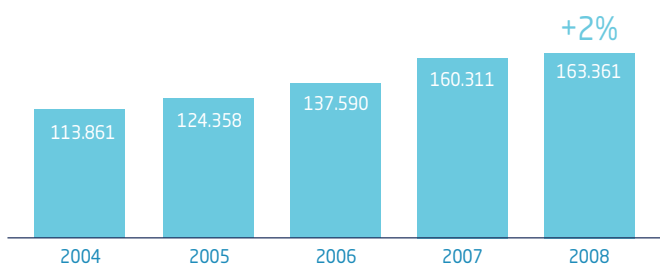
**Accionista:** 100% SATA Air Açores

## PRINCIPAIS INDICADORES

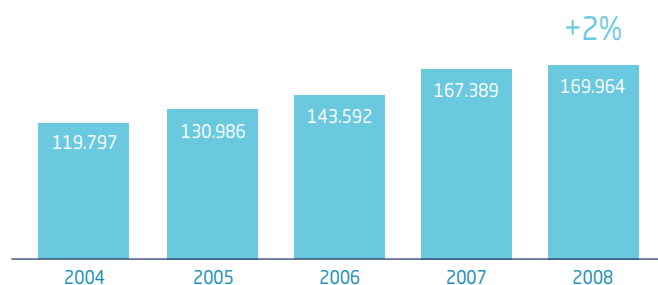
### Resultados Operacionais (.000€)



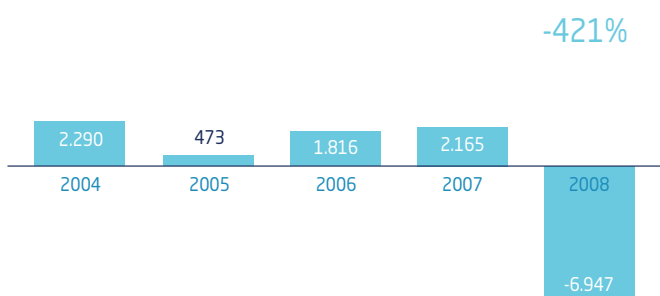
### Volume de Vendas (.000€)



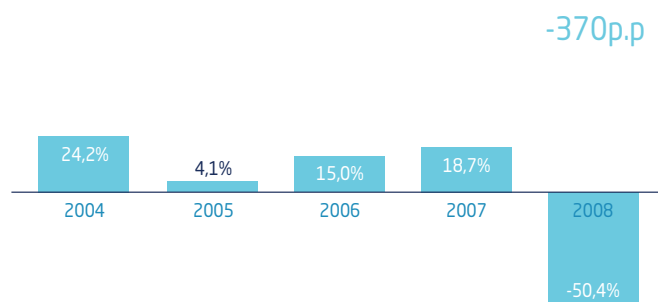
### Volume de Negócios (.000€)



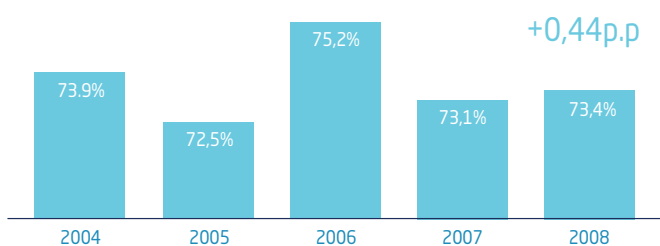
### Resultados Antes de Impostos (.000€)



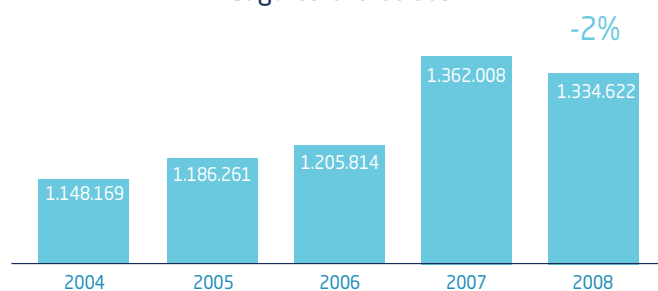
### Return on Equity



### Load Factor



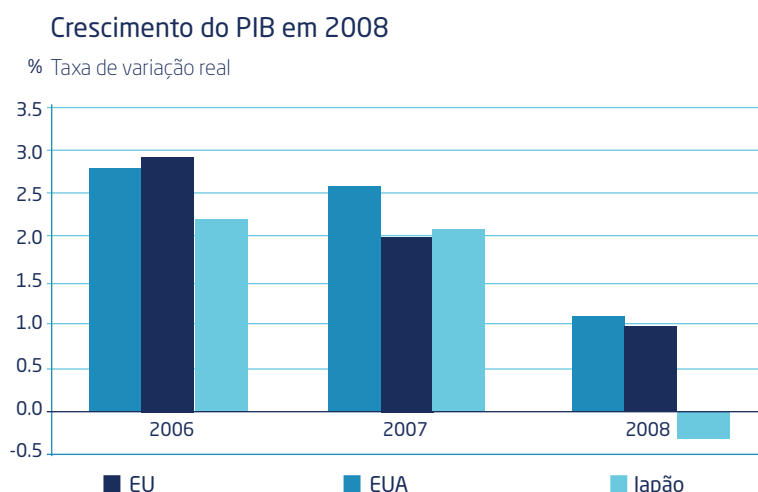
### Lugares Oferecidos



## ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO

### CONJUNTURA INTERNACIONAL

O início da que é considerada a mais grave crise económica e financeira desde meados do século XX terá sido, sem dúvida, um factor marcante do ano de 2008.



Embora com um início tranquilo, é logo no fim do primeiro trimestre que surgem os primeiros sinais de debilidade financeira com a intervenção da Reserva Federal Norte Americana no banco de investimento Bear Stearns.

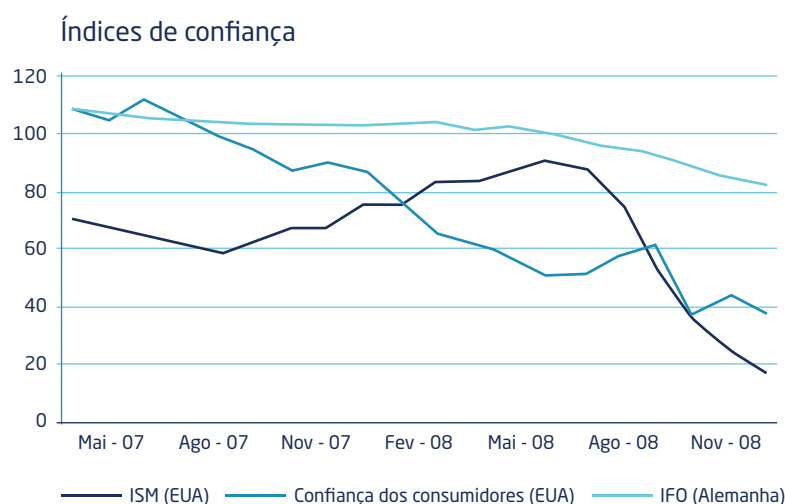
A fragilidade do sistema financeiro atinge o seu expoente em Setembro com a falência do banco do investimento Lehman Brothers, acontecimento que origina um quebra na confiança dos investidores, que se traduz em quebras históricas generalizadas nos mercados financeiros e na suspensão integral do mercado financeiro interbancário.

O colapso de algumas das mais sólidas instituições financeiras obriga a intervenção estadual, inicialmente através da compra de activos problemáticos, evoluindo rapidamente para intervenções no capital dos bancos, com injeções de liquidez por parte de vários bancos centrais.

Apesar disso, o mercado monetário interbancário apresentou um comportamento deficiente durante 2008, em parte pelo diferencial entre as taxas Euribor e respectivas taxas de referência, desincentivando, deste modo, os bancos a recorrerem a este canal de financiamento.

Os reflexos da crise financeira rapidamente se fizeram sentir na economia mundial, com especial destaque para a quebra dos índices de confiança dos consumidores para níveis historicamente

baixos, justificando as crescentes preocupações com um possível cenário de deflação, provocado pela queda do preço das matérias-primas e pelo decréscimo da procura.



De acordo com este panorama, os cenários económicos previstos foram revistos em baixa, com especial destaque para o último trimestre, tendo a economia registado o maior abrandamento, desde a 2ª. Guerra Mundial, segundo o FMI.

A evolução dos preços do petróleo, que atingiram máximos históricos no primeiro semestre, fechando o mês de Junho acima dos 140 dólares (USD), mas recuando, abruptamente, até fechar o ano nos 40 dólares o barril, foi, sem dúvida, um dos factos marcantes de 2008.

O ano de 2008 caracterizou-se pela elevada volatilidade associada ao dólar, que registou novos mínimos face ao Euro (1,5591) e ao Iene (87,24), volatilidade, essa, justificada em muito pela divergência de política entre a Reserva Federal, que iniciou um ciclo de descidas de taxas no princípio do ano, e Banco Central, que ainda em Julho chegou a subir a sua taxa.

Para a Zona Euro, o FMI estimou um crescimento de 1%, em 2008, muito inferior aos 2,7%, em 2007.

Apesar destas previsões e da tendência de abrandamento generalizada, algumas economias europeias, como a irlandesa e a espanhola transmitiam já, no começo do ano, indícios de decréscimo, em parte pelos problemas associados ao sector imobiliário e de construção.

O abrandamento alastrar-se-ia ao resto da zona euro, com uma taxa de crescimento de 0,6%, no 3º trimestre, face aos 2,1% registados no final do 1º trimestre, em simultâneo com a subida progressiva da taxa de desemprego até 7,7%.

As economias emergentes não permaneceram imunes à crise, embora a subida de preço de matérias-primas, das quais muitas são exportadoras, assim como a pouca exposição dos seus sistemas financeiros à crise do subprime, tenham contribuído para amenizar os efeitos negativos que assolaram a economia internacional.

No que diz respeito a economia japonesa, estima-se uma contracção de cerca 0,3%, em 2008, contrastando com um crescimento de 2,4%, em 2007.

Em termos evolutivos, o PIB japonês chegou a crescer acima de 3%, no primeiro trimestre, suportado pelas exportações e consumo privado.

A queda das exportações, consequência da valorização do iene face ao dólar, aliada à crise financeira internacional, acabou por levar a economia nipónica à recessão, no final de 2008.

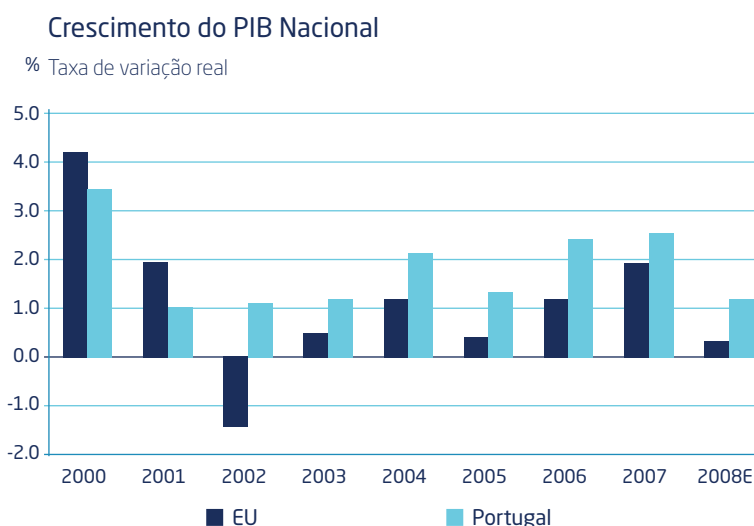
As principais economias asiáticas acusaram a desaceleração dos seus principais motores, nomeadamente a China e a Índia e registaram um crescimento de 7,8%, face aos 10,6% registados em 2007, fruto do decréscimo de 9,6% para 5,6% no ritmo de crescimento das trocas globais, em 2008.

Estima-se que a América Latina tenha registado um crescimento de 3,8%, em 2008, face aos 5% registados em 2007. A procura doméstica continuou a ser o principal motor do crescimento económico, fruto das baixas taxas de juro e do aumento do crédito ao consumo. Por sua vez, o comportamento favorável do preço das matérias-primas beneficiou o sector exportador.

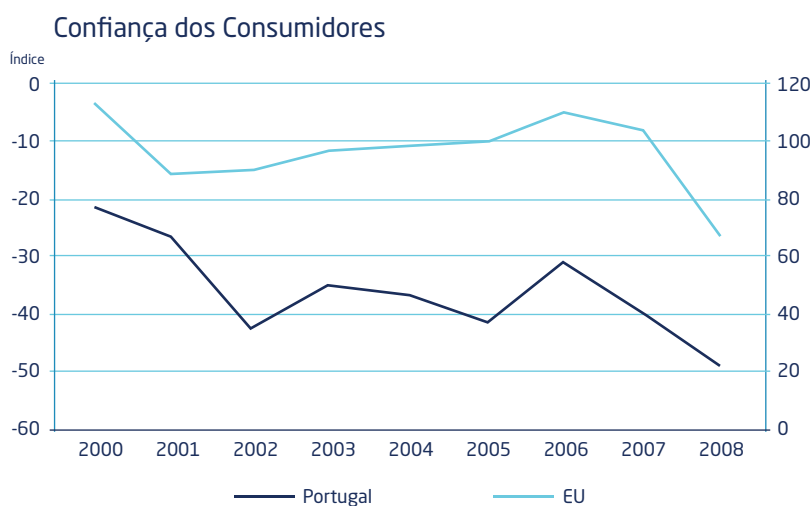
## CONJUNTURA NACIONAL

Segundo o Banco de Portugal, a economia nacional apresentou, em 2008, um crescimento económico de cerca de 0,3%, valor, este, inferior aos 1,9% verificados em 2007, suspendendo-se, assim, o ciclo de aceleração que ocorria desde 2006.

Acompanhando a tendência internacional, as condições económicas ter-se-ão deteriorado, com maior destaque para os últimos 3 meses do ano, levando, assim, o Banco de Portugal a rever em baixa para 0,3%, uma estimativa que, no fim do primeiro semestre, era superior a 1%.



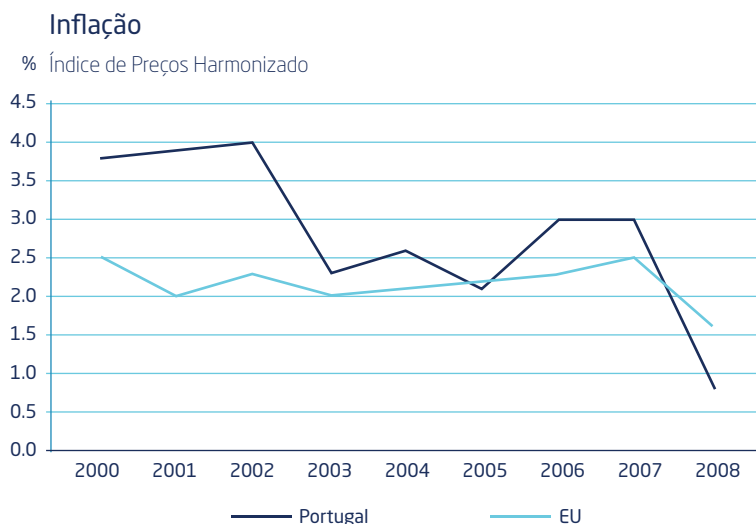
O consumo privado foi o principal impulsionador da economia nacional, com um crescimento de 1,4%, enquanto o consumo público se manteve quase inalterado, registando uma taxa de crescimento praticamente nula: cerca de 0,2%.



Fruto da diminuição da procura externa e da deterioração dos níveis de confiança das empresas, assistimos a um recuo de 0,8% na formação bruta de capital fixo nacional, com especial destaque para a indústria transformadora.

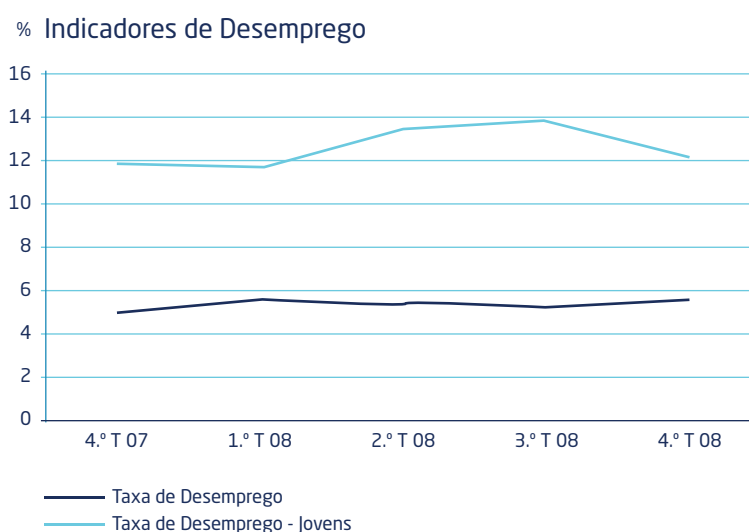
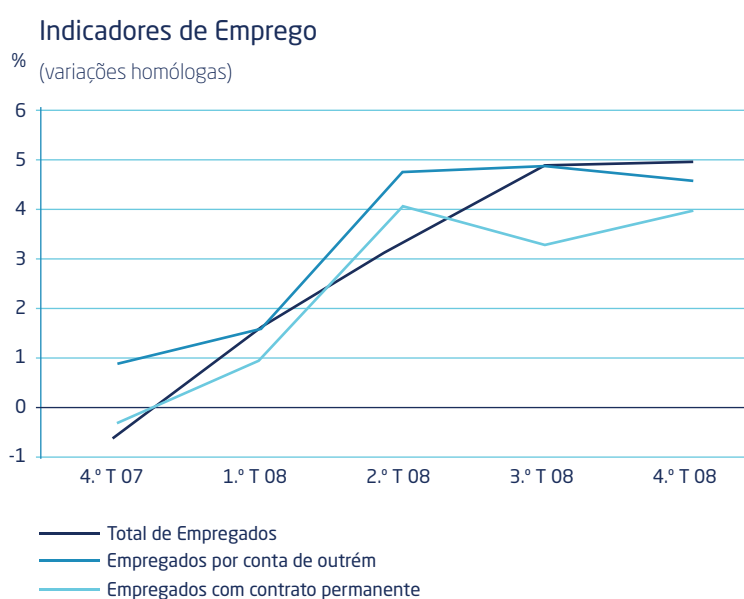
O saldo da Balança Comercial caiu para 0,8% do PIB Nacional, resultado do aumento das importações face ao valor das exportações, valores que traduzem o contributo negativo das exportações líquidas em 0,8%. Saliente-se, neste campo, o peso da Balança Energética no agravamento do Saldo da Balança Comercial com os aumentos do preço do petróleo durante o ano de 2008.

Ao longo de 2008, destaca-se a amplitude do intervalo de variação do índice de evolução dos preços, que, no fim do primeiro semestre do ano, alcançou os 3,4% fruto da escalada dos preços do petróleo. Na segunda metade do ano, destaca-se a abrupta inversão de tendência e queda dos preços do crude, levando o índice a fechar o ano em, aproximadamente, 0,8%.

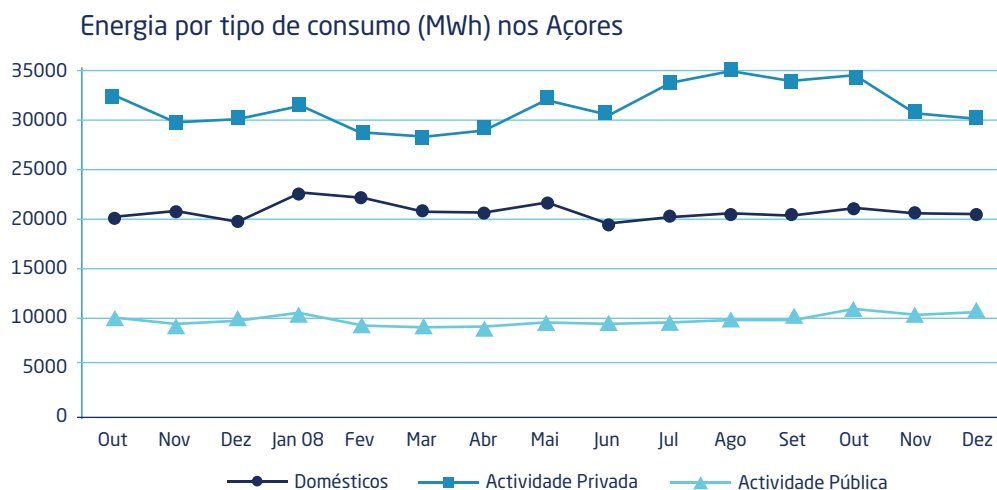


## CONJUNTURA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES (R.A.A.)

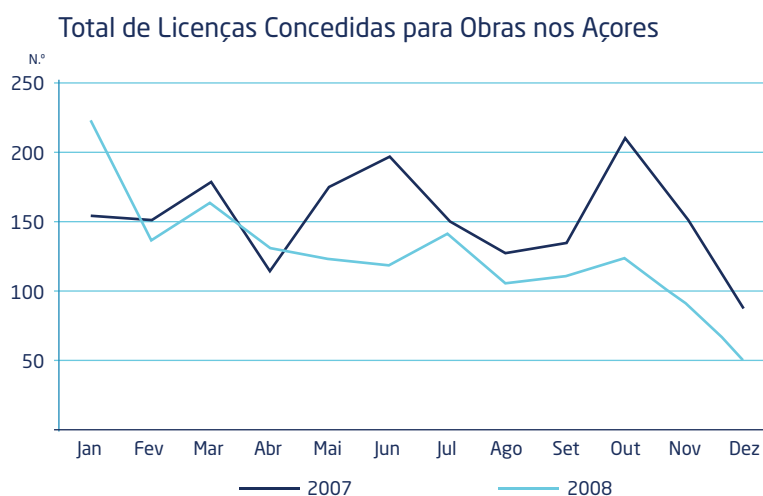
De acordo com os dados publicados no final do último trimestre de 2008, a actividade económica regional continuou, nestes últimos meses, a apresentar uma evolução favorável que se reflectiu num aumento da população empregada, continuando a R.A.A. a apresentar a mais baixa taxa de desemprego de Portugal, situando-se nos 5,5%, face aos 6% registados na Região Autónoma da Madeira e aos 7,8% registados a nível nacional.



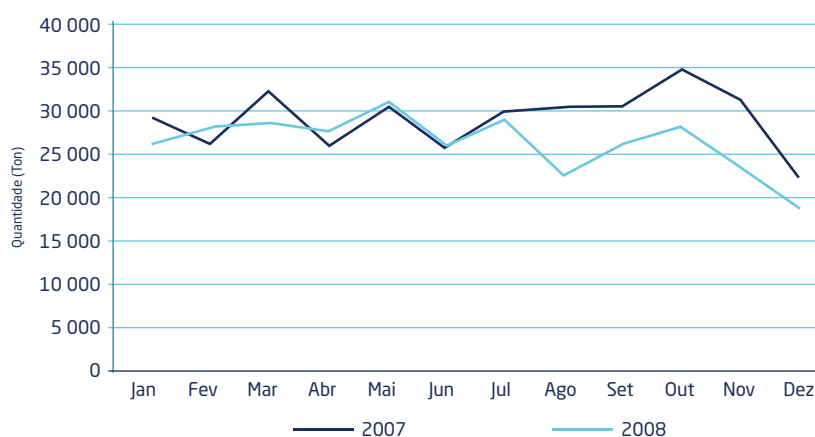
O crescimento na economia regional assenta, essencialmente, no comportamento positivo dos Sectores Primário e Terciário, que compensam o recuo do sector secundário, destacando-se a quebra no sector da construção e consumo de energia no sector industrial.



No sector da construção, confirmou-se o abrandamento anunciado em 2007, registando-se, em 2008, uma quebra de 17,4% no licenciamento de edifícios e de 9,1% nas vendas de cimento.



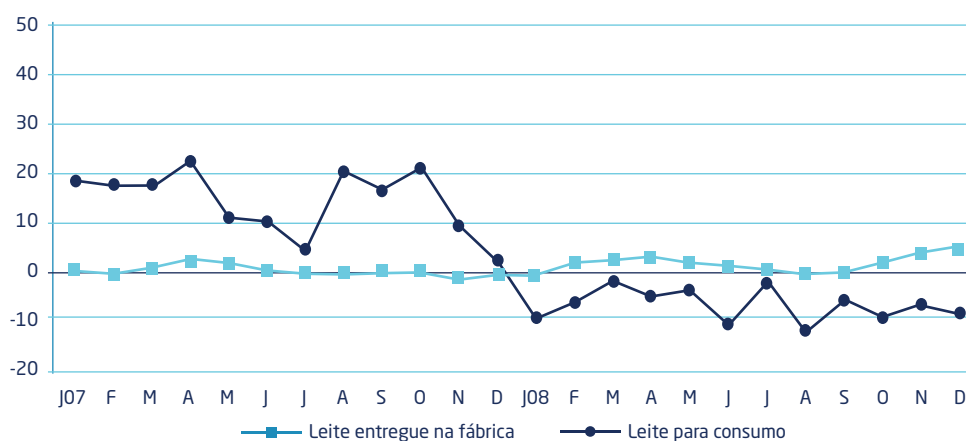
### Quantidade de Venda de Cimento nos Açores



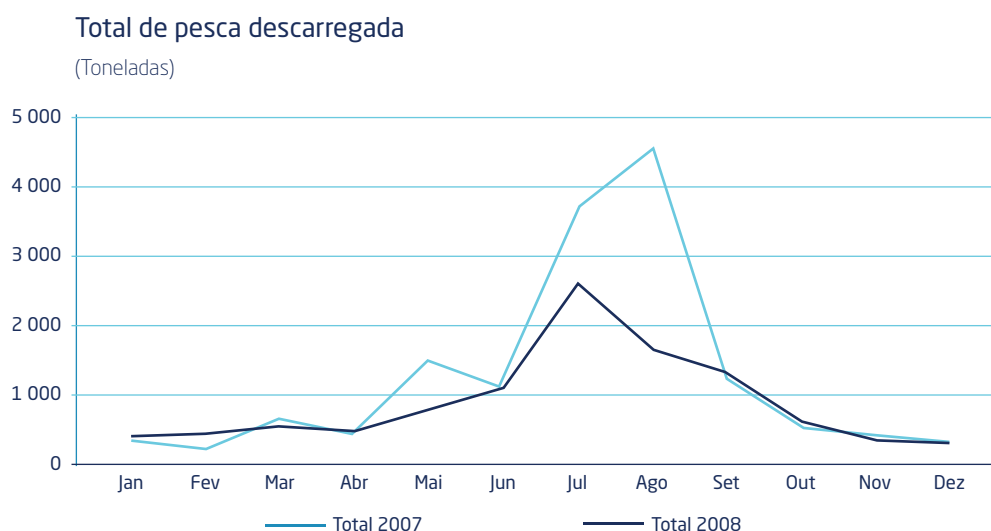
Na Agricultura, destaca-se a produção de leite, que, apesar das contínuas restrições de quotas leiteiras a nível europeu, assinala um aumento de 1,9%, face a 2007, atingindo um valor anual absoluto de 515 milhões de litros.

### Leite entregue na fábrica e para consumo

% (variação homóloga sobre mm3m)



Nas pescas, realce para o regresso, embora ténue, a taxas positivas das capturas descarregadas em lota no último trimestre, conquanto o balanço final do ano de 2008 confirme um recuo de 27,4%, no total de pescado descarregado em lota, como consequência da influência das oscilações na captura de tunídeos e moluscos.



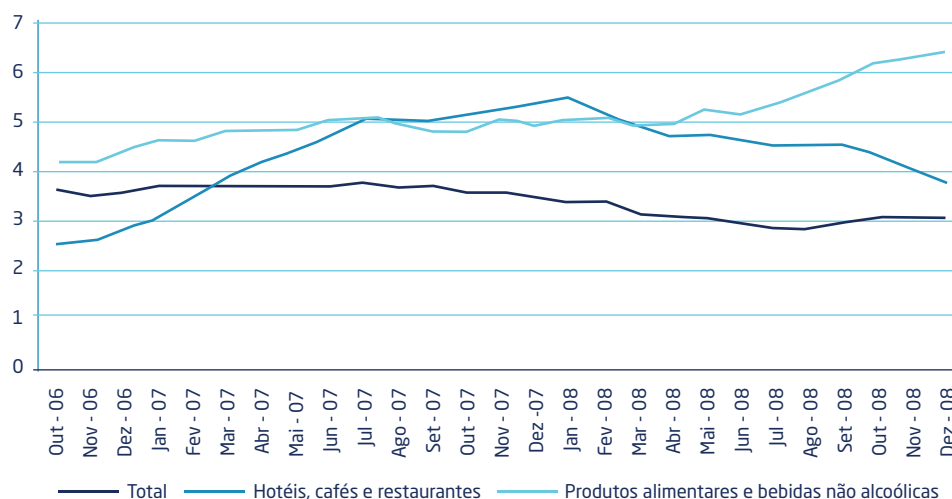
No que diz respeito às contas regionais, e de acordo com os dados divulgados pelo INE em Dezembro de 2008, no período de 1995 a 2007, o PIB *per capita* da R.A.A cresceu 103,8%, ultrapassando a média nacional, que se fica pelos 81,2%.

Nos últimos cinco anos, período compreendido entre 2002 e 2007, o PIB *per capita* Açoriano supera a média nacional de 17,7%, atingindo os 22,6%, deixando esta de ser a Região do País com menor PIB *per capita*, desde 2001.

No que se refere ao índice de evolução dos preços, a R.A.A. contraria a tendência nacional de crescimento deste indicador, recuando 0,4% em relação ao ano de 2007, situando-se nos 3,1% face aos 2,6% registados a nível nacional.

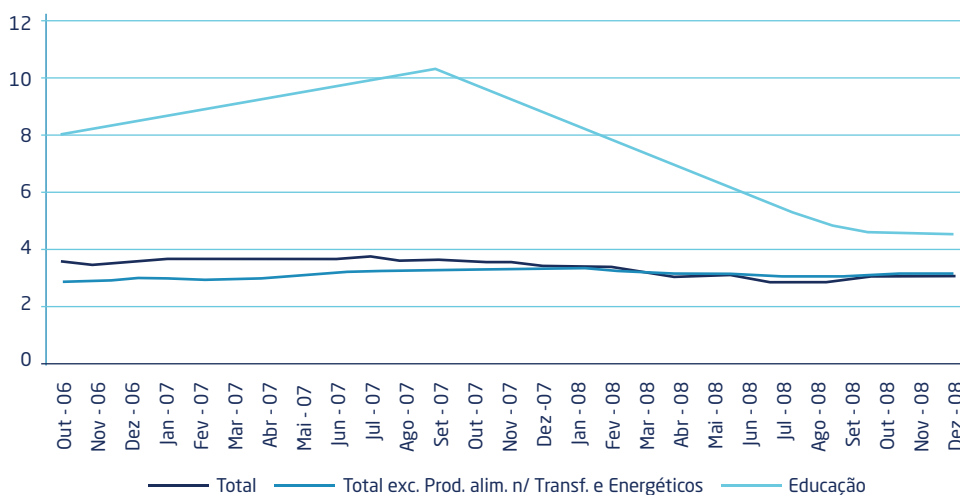
### Inflação no Consumo

% (variações médias)



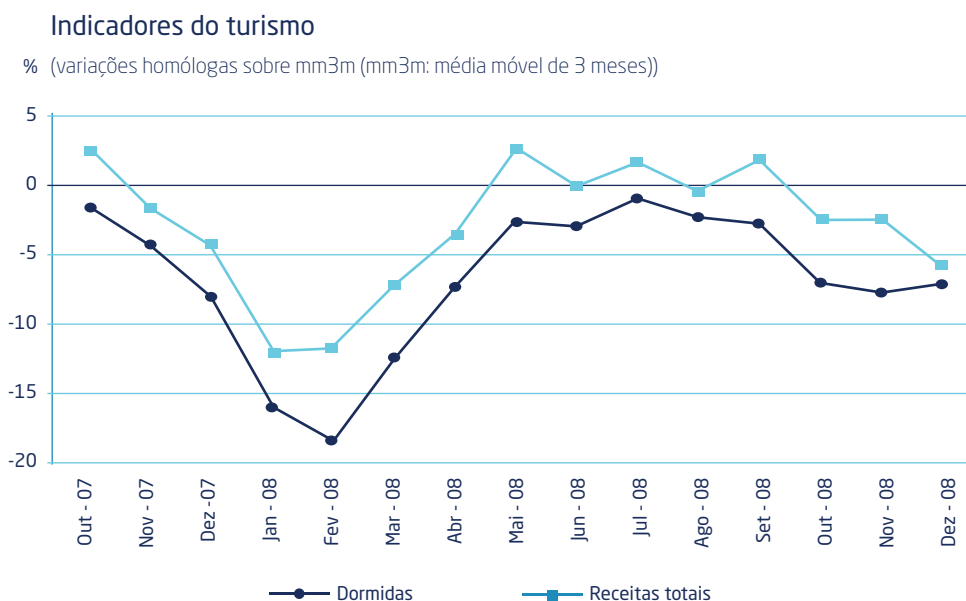
### Inflação no Consumo

% (variações médias)



Depois de alguns anos em franca expansão no número de camas oferecidas, o sector do turismo atravessa, agora, uma fase de estabilização da oferta, assumindo, no final de 2008, o valor de 8.123 camas para a Hotelaria Tradicional.

Face a 2007, os números de dormidas e dos hóspedes apresentaram variações de -4,8% e 0,7% respectivamente, traduzindo-se num decréscimo do valor das receitas totais e de aposentos.



No entanto, ao nível do transporte aéreo de passageiros, registou-se alguma estabilidade, face a 2007, com a redução de apenas 1% no número de passageiros desembarcados na Região.

No que diz respeito ao consumo de energia eléctrica, verificou-se na R.A.A. um aumento na ordem dos 3,5%, aumento este seguido pela generalidade dos sectores de actividade. Na área da produção de energia, destacam-se as centrais térmicas com mais de 70% da produção regional.

O Plano e Orçamento da Região Autónoma dos Açores conta com um total de 761,4 milhões de euros para investimento público, em 2009, mais 10% do que o verificado no ano de 2008.

## SECTOR DA AVIAÇÃO COMERCIAL

Durante o ano de 2008, assistimos a um decréscimo de 4% no tráfego internacional de carga, enquanto o tráfego de passageiros registou um ténue crescimento de 1,6%, face aos 7,4% assinalados em 2007, mantendo-se o *load factor* médio nos 75,9%.

De acordo com Giovanni Bisignani - Director Geral da IATA -, a queda de 22,6% no tráfego internacional de carga, registado em Dezembro de 2008, face ao período homólogo, em 2007, é, sem dúvida, um claro indicador do abrandamento no comércio internacional, uma vez que o transporte aéreo de carga é responsável por 35% do valor total dos bens transaccionados internacionalmente.

O ano de 2009 avizinha-se como um dos mais difíceis de sempre para o sector da aviação comercial, reforça Bisignani. A previsão do valor das receitas provenientes do sector da aviação civil aponta para uma redução de 35 biliões de dólares, em 2009, face ao registado em 2008, ou seja, o pior cenário dos últimos 50 anos.

As transportadoras registaram cerca de 5 biliões de dólares de prejuízos, em 2008, e as previsões para 2009 apontam para valores na ordem dos 2,5 biliões de dólares, assentes em pressupostos como o preço do Brent a 60 USD/barril; um decréscimo de 3% no tráfego de passageiros e de 5% no volume de carga transportada; e uma deterioração de 3% no valor da *yield*.

A redução nas perdas entre 2008 e 2009 fica a dever-se, principalmente, à expectável recuperação das Companhias Norte-Americanas. Estas, atingidas com maior intensidade pela escalada nos preços do Brent, e não influenciadas por protecções de hedging, beneficiarão das descidas abruptas nos preços de fuel e de uma atempada e oportuna redução da capacidade oferecida na ordem dos 10% - uma resposta à crise associada à escalada dos preços do fuel que trará benéficos face à quebra na procura evidenciada em 2008 e 2009.

De acordo com previsões da IATA, as transportadoras aéreas norte-americanas poderão, em 2009, apresentar lucros na ordem dos 300 milhões de dólares, o equivalente a cerca de 1% do valor total da sua receita, enquanto as transportadoras asiáticas irão ver os prejuízos duplicar, em 2009, face aos 500 milhões de dólares registados em 2008, uma vez que, responsáveis por cerca de 45% do mercado de transporte de carga, serão as mais afectadas pela quebra de 5%, prevista para a procura deste mercado.

O Japão, considerado o maior mercado da região Ásia - Pacífico já se encontra em recessão e estima-se que as duas maiores economias emergentes - China e Índia - atravessem um abrandamento na sua performance, afectando, deste modo, a procura do transporte aéreo.

No continente europeu, 2009 representará para as companhias aéreas um desafio extremamente complicado, porquanto as previsões apontam para 1 bilião de dólares de resultados negativos para o sector do transporte aéreo. As maiores economias europeias já se encontram em recessão, influenciando negativamente o mercado do transporte aéreo e, por sua vez, a receita proveniente deste. Os contratos de hedging já firmados estabeleceram preços elevados de fuel, potenciados pela valorização do dólar face ao euro, não permitindo as estas transportadoras beneficiar da queda dos preços do Brent e do respectivo efeito no preço do Jet Fuel.

No Médio Oriente, prevêem-se prejuízos na ordem dos 200 milhões, o dobro do verificado em 2008, sendo o maior desafio a enfrentar pelas transportadoras o ajustamento da capacidade oferecida, face ao crescimento das frotas e diminuição do tráfego, com destaque para as rotas de longo curso.

Na América do Sul, as economias sofrem, agora, efeitos da crise internacional, sobretudo por influência da instabilidade verificada nos E.U.A. O crescimento verificado em períodos anteriores tornou-se insuficiente, prevendo-se, deste modo, prejuízos na ordem dos 200 milhões de dólares no sector do transporte aéreo.

Segundo Bisignani, o esforço de reestruturação levado a cabo pelas companhias aéreas, desde 2001, é louvável e apresenta resultados extraordinários, pois os custos comerciais desceram 13% desde essa data, assim como foram poupados 5 biliões de dólares em fuel, o equivalente a 14,8 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>, em 2008, apesar desses bons resultados terem sido, de certa forma, anulados pelos efeitos negativos da crise instalada no sector. Bisignani entende, ainda, que o desafio que representa o ajustamento da oferta à redução na procura se deve estender por mais um ano.

***“2009 is shaping up to be one of the toughest years ever for international aviation, so keep your seatbelts fastened and prepare for a bumpy ride and a hard landing”***

Giovanni Bisignani  
Director Geral IATA

## DESEMPENHO 2008

### ACTIVIDADE OPERACIONAL

A crise financeira mundial e consequente recessão económica, que, na evolução do tráfego global, se fez sentir a partir do 2º semestre de 2008, repercutiu-se na SATA Internacional, levando a que tivessem sido transportados menos 24.224 passageiros do que no ano anterior (-2,2%).

Face a esta situação, procurámos gerir a nossa capacidade de modo a equilibrar o load factor, realizando menos 56 voos do que no ano anterior.

Actividade Operacional	2007	2008	Variação
Nº. Voos Realizados	7.139	7.083	-56
Nº. Passageiros Transportados	930.084	905.856	-24.224
Load Factor (%)	73,1%	73,4%	+0,3%

### Rede Regular Doméstica

No ano 2008, temos a assinalar a liberalização das rotas entre o Continente e o arquipélago da Madeira, a partir do dia 24 de Abril. Não obstante este novo quadro, a SATA Internacional manteve a oferta de duas frequências regulares diárias entre Lisboa e Funchal, em regime de code-share com a TAP Portugal, como habitual desde o início da operação nesta rota.

De resto, a rede regular doméstica manteve o mesmo desenho e regime de exploração, ao abrigo de obrigações de serviço público e em code-share com a TAP Portugal, sendo composta pelas seguintes rotas:

Lisboa - Ponta Delgada - Lisboa

Lisboa - Terceira - Lisboa

Lisboa - Horta - Lisboa

Lisboa - Santa Maria - Lisboa

Porto - Ponta Delgada - Porto

Porto - Terceira - Porto (de Junho a Setembro)

Funchal - Ponta Delgada - Funchal

## Doméstico Açores

Na rede doméstica Açores, em 2008, comparativamente ao ano anterior, registámos um decréscimo de 3% no número de passageiros transportados e realizámos menos 93 voos. Apesar da redução de tráfego, o load factor teve um incremento de cerca de um ponto percentual.

Doméstico - Açores	2007	2008	Varição
Nº. Voos Realizados	3.265	3.172	-93
Nº. Passageiros Transportados	445.560	431.980	-13.580
Load Factor (%)	70,2%	71,1%	+0.9%

## Doméstico Madeira

Na rota Lisboa - Funchal - Lisboa, o decréscimo relativo de passageiros foi mais acentuado do que nos Açores (-4,7%), fruto não só da crise económica, como também da concorrência da Easy-jet, embora com menos impacto, pois esta companhia só entrou na rota, a partir do final de Outubro de 2008. Neste quadro recessivo e concorrencial, para manter a quota de mercado, há que, pelo menos, manter os níveis de oferta, o que conduz, inevitavelmente, a uma degradação do load factor, neste caso, de 3 pontos percentuais.

Doméstico - Madeira	2007	2008	Varição
Nº. Voos Realizados	1.454	1.463	+9
Nº. Passageiros Transportados	148.739	141.771	-6.968
Load Factor (%)	61,9%	58,6%	-3,3%

## Regular Europa

### Europa - Açores

Relativamente às rotas europeias, à partida dos Açores, mantiveram-se os destinos Frankfurt, Londres, Amesterdão, Dublin e Madrid, aos quais se juntou Manchester, através de um voo semanal circular combinado com Londres. À partida da Madeira, manteve-se Paris, a que se juntou Madrid. Todas as rotas são sazonais, com excepção de Funchal - Paris - Funchal e de Ponta Delgada - Londres/Manchester - Londres. No primeiro caso, desde o Verão 2007 que a frequência semanal passou a ser operada durante todo o ano. No segundo caso, a frequência semanal Londres/Manchester passou a ser operada durante todo o ano, a partir do Verão de 2008.

No que respeita às ligações regulares entre os Açores e a Europa, o impacto da recessão económica é notório, tendo-se assistido a uma diminuição significativa do tráfego e do load factor, sendo que a baixa frequência semanal dificilmente permite fazer ajustamentos da oferta à procura.

Europa - Açores	2007	2008	Variação
Nº. Voos Realizados	320	365	+45
Nº. Passageiros Transportados	30.034	27.170	-2.864
Load Factor (%)	59,1%	51,3%	-7,8%

### Europa - Madeira

Na Madeira, a rota Funchal - Paris - Funchal, com uma frequência semanal durante todo o ano, mostra ter grande sucesso. A rota Funchal - Madrid - Funchal também teve boa ocupação, apesar de limitada a um período muito restrito, praticamente aos meses de Julho e Agosto.

Europa - Madeira	2007	2008	Variação
Nº. Voos Realizados	76	125	+49
Nº. Passageiros Transportados	9.499	16.352	+6.853
Load Factor (%)	76,8%	80,3%	+3,5%

### América do Norte

Na América do Norte, mantiveram-se as rotas operadas no ano anterior, conforme a seguir se discrimina. Apenas os destinos Boston, a partir de Ponta Delgada, e Toronto, a partir de Lisboa e Ponta Delgada, têm uma duração anual. As restantes rotas são sazonais, constituindo uma forma de direccionar o tráfego nos períodos de maior procura.

Ponta Delgada - Boston - Ponta Delgada  
 Ponta Delgada - Toronto - Ponta Delgada  
 Ponta Delgada - Providence - Ponta Delgada  
 Ponta Delgada - Montreal - Ponta Delgada  
 Terceira - Toronto - Terceira  
 Terceira - Boston - Terceira  
 Terceira - Oakland - Terceira  
 Lisboa - Boston - Lisboa  
 Lisboa - Toronto - Lisboa  
 Porto - Boston - Porto (via Ponta Delgada)  
 Porto - Toronto - Porto (ou Faro)

Tanto os destinos nos Estados Unidos da América como no Canadá sofreram uma redução da procura, conforme ilustram os indicadores seguintes. No caso dos Estados Unidos, essa tendência foi mais notória, permitindo efectuar alguns ajustamentos de capacidade e, com isso, melhorar o load factor.

Estados Unidos	2007	2008	Varição
Nº. Voos Realizados	474	442	-32
Nº. Passageiros Transportados	73.039	69.775	-3.264
Load Factor (%)	75,7%	79,7%	+4,0%

Canadá	2007	2008	Varição
Nº. Voos Realizados	492	489	-3
Nº. Passageiros Transportados	72.775	71.872	-903
Load Factor (%)	75,3%	74,1%	-1,2%

### Operação Charter

Relativamente à operação charter, no médio curso, a SATA Internacional inaugurou uma nova série de longa duração em 2008: Lisboa - Boavista (Cabo Verde) - Lisboa. À partida dos Açores, também foi inaugurado um novo destino - Paris - num voo combinado com Ponta Delgada e Terceira, a operar somente durante a época alta. De resto, mantiveram-se as séries tradicionais, com excepção da Província Inglesa, à partida do Funchal, cujo operador teve de desistir face à concorrência das companhias low-cost.

No longo curso, mantiveram-se as tradicionais operações das Caraíbas e do Nordeste Brasileiro, embora a última tenha sido cancelada, após a época alta, devido à retracção da procura e ao excesso de oferta em voos regulares.

Ainda assim, neste cenário recessivo, com algumas empresas a falir, houve espaço para manter uma actividade charter interessante, conforme ilustram os indicadores seguintes.

Operação Charter	2007	2008	Varição
Nº. Voos Realizados	1.058	1.027	-31
Nº. Passageiros Transportados	150.438	146.936	-3.502
Load Factor (%)	80,9%	83,4%	+2,5%

## Frota

Em 2008, não se verificou qualquer alteração de frota na SATA Internacional, mantendo-se os quatro Airbus 310-300, de matrículas CS-TGU, CSTGV, CS-TKM e CS-TKN, bem como os três A320-200, CS-TKJ, CS-TKK e CS-TKL.

Tipo de Frota	Voos Realizados	Block-hours
A310-300	3.262	11.749,90
A320-200	4.039	9.223,25
Outros (ACMI)	20	45,58
Total	7.321	21.018,73

As aeronaves A310 realizaram 3.262 voos, com um total de 11.749,90 block-hours, enquanto a frota A320 realizou 4.039 voos, com a duração de 9.223,25 block-hours. Estes valores incluem voos de posição, de treino e experiência.

Os fretamentos em regime ACMI, para fazer face a situações de imobilização não prevista, totalizaram 20 voos, correspondentes a 45,58 block-hours.

## SATA Internacional - Indicadores gerais da performance

No quadro seguinte, resumem-se alguns indicadores relativos aos anos 2007 e 2008, os quais ilustram a evolução da actividade operacional.

Tráfego Comercial	2007	2008	Variação
Voos realizados	7.139	7.083	-56
KM percorridos	14.540.515	14.199.592	-340.923
ASK (milhões)	2.818	2.706	-112
RPK (milhões)	2.059	1.986	-73
Load-factor RPK/ASK (%)	73,1%	73,4%	0,3%
ATK (milhões)	382	372	-10
TKP (milhões)	213	205	-8
Load-factor TKP/ATK (%)	55,7%	55,1%	-0,6%
Pontualidade 1 (%)	69,4%	71,4%	+2,0%
Regularidade (%)	99,4%	99,7%	0,3%

<sup>1</sup> Voos cuja partida ocorreu até 15 minutos da hora publicada.

## ACTIVIDADE COMERCIAL

O ano de 2008 foi, para a Direcção de Marketing e Vendas, um ano de intensa actividade, orientada para a concretização de duas metas genéricas, a saber:

- Aumento da capacidade comercial da SATA;
- Melhoria da qualidade do serviço da Companhia.

Ao nível dos canais de venda, o foco da nossa atenção centrou-se na Internet.

Em Maio, relançámos o nosso site, que passou a apresentar grandes novidades, em termos de meios de pagamento, pesquisa de voos e construção de itinerários. A partir desse momento, e ao longo de todo o ano, foram sendo disponibilizadas novas facilidades, tais como a possibilidade de aquisição de viagens multicity, apresentação de tarifas por famílias e em one ways, o que, em conjunto com o calendário "Flex-Pricer", permite a construção de itinerários de viagem com tarifas mais ajustadas às expectativas dos clientes da Empresa. O aumento de um ponto percentual no peso das vendas na Internet, no total de vendas da SATA, atesta o acerto do investimento neste canal.

Efectuámos, também, uma aposta grande no canal Rede de Agentes, investindo na estruturação de um modelo de gestão que garantisse uma acção de maior qualidade junto dos agentes de viagens portuguesas. Para tal, fizemos um profundo levantamento da situação, na sequência do qual foi desenhado um modelo de planeamento das actividades de promoção, seu seguimento e avaliação dos seus resultados, cuja implementação já está terminada, bem como uma série de acções de formação tendentes a enquadrar os colaboradores adstritos a esse canal numa nova forma de trabalho e numa nova atitude.

Paralelamente, revisitámos e realizámos alguns ajustamentos aos modelos de gestão da Rede de Lojas e Contact Center, dada a fase de maior maturidade em que se encontravam.

Nas lojas, prosseguimos o trabalho de mudança que fora iniciado em 2007, no sentido de as fazer ultrapassar a função de meros pontos de venda, transformando-as em espaços de comunicação e assistência a clientes.

Nesse âmbito, executámos a primeira fase do projecto de TV Corporativa e Sistema de Gestão de Filas de Espera, introduzimos alguns novos elementos previstos no lay-out da loja tipo, que criam mais oportunidades de comunicação, e concretizámos um programa de apoio à mudança de atitude dos colaboradores que trabalham nas lojas.

No Contact Center, consolidámos os bons resultados obtidos em 2007, quer em termos de vendas, quer de desempenho. Hoje, o Contact Center tem excelentes desempenhos de eficiência em número de chamadas atendidas, na ordem dos 86%, e de serviço, medido pelo número de chamadas atendidas com menos de um minuto de espera, na ordem dos 67%.

A 15 de Maio, relançámos o programa de passageiro frequente, que passou a designar-se SATA Imagine. Milhas vitalícias, reforço das vantagens para membros Silver e Gold e redução dos níveis de milhas necessários para obtenção de viagens prémio foram algumas das novidades do novo programa. O SATA Imagine alargou, também, o número de parceiros, a fim de abranger várias áreas, tornando, assim, mais fácil a obtenção de milhas e fazendo crescer o valor do programa.

A consequência destas melhorias traduziu-se no elevado número de adesões – o número de membros cresceu 29%, em 2008 – e no significativo aumento de membros que realizaram, pelo menos, uma actividade.

A área de serviço a passageiros foi reorganizada e reorientada numa óptica de Customer Experience, que exige uma visão integrada do percurso que fazem os clientes em contacto com a SATA, razão pela qual foi instituído um Comité de Qualidade, com membros de áreas da Empresa que contactam os clientes, com vista a dinamizar o desenvolvimento de serviços.

Relançámos, também, o programa Cliente Mistério, mediante o qual se fazem auditorias de serviço, que vão alimentar acções de melhoria contínua nos serviços que contactam directamente com os clientes, assim como estabelecemos um modelo de gestão que visa uma utilização mais eficaz da informação que consta nas reclamações e elogios que recebemos.

## ACTIVIDADE DE MANUTENÇÃO

O ano 2008 ficou marcado pela confirmação da entrada ao serviço de mais uma aeronave tipo A320-200 prevista para meados ano de 2009.

Para além desta actividade, destacamos os seguintes eventos:

### **Inspeções "C" efectuadas pela empresa de manutenção contratada às seguintes aeronaves:**

CS-TKM - Inspeção C4, realizada em Janeiro de 2008.

CS-TGU - Inspeção C13, realizada em Março de 2008.

CS-TGV - Inspeção C12, realizada em Novembro/ Dezembro de 2008.

CS-TKN - Inspeção C5, realizada Março/Abril de 2008.

CS-TKK - Inspeção C2, realizada em Outubro de 2008.

CS-TKL - Inspeção C2, realizada em Novembro de 2008.

### **Substituição de Trens (Nose, Main, LH/RH):**

CS-TKN - Realizada no mês de Fevereiro de 2008.

CS-TGV - Realizada no mês de Fevereiro/Março de 2008.

CS-TKJ - Realizada no mês de Abril/Maio 2008.

### **Conversão da cabine:**

Foi totalmente reconvertido o layout da cabine de passageiros em ambas as classes da aeronave tipo A310-300, matrícula CS-TKN, com a substituição: de cadeiras, dos monitores anteriores por monitores de plasma, das luzes de emergência de chão por fotoluminescentes e colocação de um novo lavado.

### **Fractura na RIB 5:**

Foi encontrada e intervencionada uma fractura na RIB 5 do Trem principal direito da aeronave CS-TKM, durante o mês de Março de 2008.

### **Corrosão no CS-TKK:**

Durante a inspecção C2 do CS-TKK, realizada no mês de Outubro de 2008, foi encontrada e interencionada uma corrosão no Extractor da asa direita.

### **Motores e A.P.U (Auxiliary Power Unit):**

CS-TKM - Revisão aos dois motores S/N 695531 e 695361.

CS-TKN - Revisão a um motor S/N 724552.

CS-TKJ - Revisão a um motor S/N 731991.

CS-TKJ - Revisão ao APU S/N P-121C.

### **Manutenção de Linha**

No que respeita à actividade de Manutenção de Linha, assegurámos a assistência aos nossos aviões em Lisboa, através das Inspeções de Trânsito, 36 Horas e 8 dias, bem como o acompanhamento por parte de Técnicos de Manutenção de Aeronaves SATA a voos charter e outras operações cuja escala ou destino não possuem manutenção local certificada.

### **Melhorias de Qualidade e Interiores**

Procedemos, igualmente, à substituição das coberturas das cadeiras das duas classes da Frota A310 por novo tecido padrão.

### **Recursos Humanos**

No que diz respeito aos quadros do Serviço de Engenharia e Serviço de Manutenção de linha, não se verificaram alterações relevantes.

## OPERAÇÕES DE VOO

Em 2008, a Direcção de Operações de Voo da SATA Internacional passou a ter um novo director, tornando necessária a constituição de toda uma nova equipa, que assumiu funções a partir de Maio de 2008.

Essa equipa traçou variados objectivos, dos quais destacamos a reestruturação do Manual de Operações de Voo, publicado não só em virtude das alterações dos membros da DOV da SATA Internacional, como também da aplicabilidade do novo pacote legislativo de regras de operação no novo espaço aéreo Europeu.

Implementámos, também, um conjunto de medidas para diagnosticar e identificar problemas e encontrar as respectivas soluções, criando uma estratégia de procedimentos apoiada por uma check-list, de acordo com diferentes cenários, assim como reestruturámos o portal DOV - um meio essencial de comunicação entre todos os que estão ligados ao voo.

Continuamos a promover acções de formação na nossa companhia, nas áreas que já são habituais todos os anos -, uma tarefa que pretendemos, no futuro próximo, seja reorganizada e melhorada.

Em Novembro, procedemos à mudança de instalações no aeroporto de Lisboa, que passaram a estar localizadas no edifício do aeroporto, piso 6, onde se encontra a linha da frente, operações de voo e crew control, bem como as instalações que antes estavam no parque 4.

### **Redução dos custos operacionais:**

Os sucessivos aumentos dos preços de combustível, em 2008, exigiram uma acção imediata. Para combater o incremento de custos variáveis, foi necessário ajustar alguns procedimentos operacionais, gerindo o risco, sem comprometer a segurança de voo. Por sermos uma companhia com um nicho de mercado específico e por termos efectuado, rapidamente, alguns ajustes, no que toca a políticas de combustível e de planeamento dos nossos voos (tais como tectos de plano de voo mais altos, e cost index mais reduzido, entre outros), conseguimos otimizar e, conseqüentemente, contribuir para minimizar os efeitos desta escalada dos preços do combustível e do custo de operação por hora de voo. Propusemos, ainda, algumas medidas de redução de peso a bordo, como, por exemplo, a optimização dos abastecimentos de água por rota, registando resultados bastante positivos.

No que toca a políticas de combustível e emissões de gases poluentes, estivemos atentos às últimas regras legais e deslocamo-nos a congressos específicos para melhor nos prepararmos sobre

esta temática, visto que o programa de ETS do novo protocolo pós- Kyoto, a ser ratificado entre 2013 a 2020, prevê que se obtenham reduções na ordem de 20% a 30%, até 2020, e de 60% a 80%, até 2050.

### **Introdução do Less Paper Cockpit:**

Está neste momento em análise o conceito de Less Paper Cockpit para os nossos aviões. Apesar de ser um programa que acarreta custos elevados, consegue avaliar factores como, por exemplo, a melhor rota a fazer em função dos ventos atmosféricos, em tempo real, o congestionamento de tráfego por rota, cost index, taxas de rotas, etc. Ao longo de um ano, fruto da implementação deste programa, podemos ser capazes de reduzir, ainda mais, os custos operacionais, bem como andar na linha da frente no que se refere à tecnologia.

### **SAFA e lista de companhias aéreas interditas:**

Promovemos e divulgamos de forma mais intensiva a importância dos SAFAS, numa cultura de empresa e de grupo. Alertamos para os riscos e métodos deste sistema Europeu, que proíbe, em última instância, uma qualquer companhia de voar no espaço aéreo Europeu, se for considerada não segura pela EASA. Para tal, tomámos medidas, em conjunto com a DCA, Qualidade, APA e Security: todos produzem relatórios, num período máximo de oito dias, após o SAFA à nossa companhia, ficando a DOV responsável pelo tratamento final junto das entidades aeronáuticas envolvidas.

## QUALIDADE E SEGURANÇA

No âmbito da contínua melhoria e optimização do serviço prestado pela SATA Internacional, foi desenvolvido, ao longo de 2008, um programa de auditoria e fiscalização no domínio da Qualidade e Segurança.

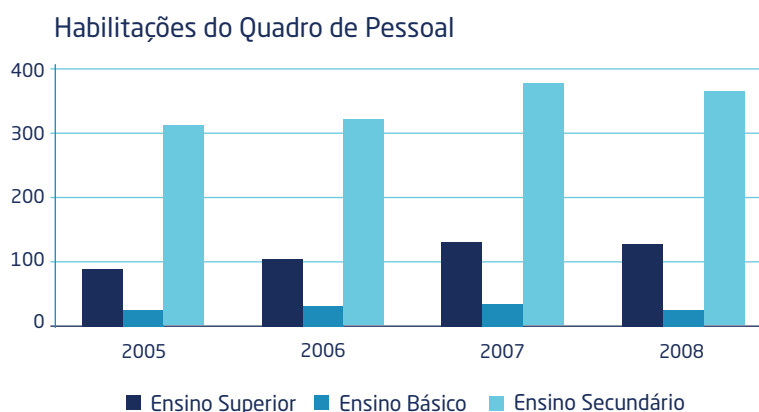
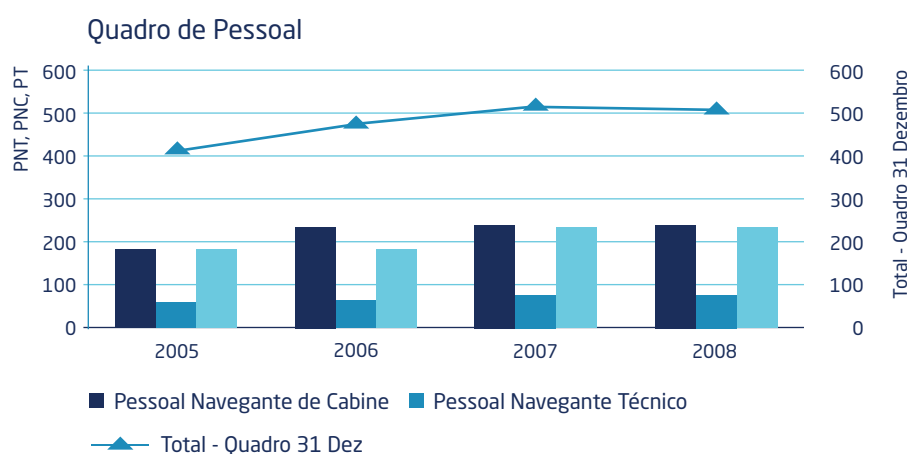
Deste modo, coube aos Gabinetes de Qualidade e Segurança da SATA Internacional o desenvolvimento de auditorias e inspecções a voos, bem como a promoção de visitas de segurança às próprias escalas que os recebem, tanto a nível nacional como internacional, com especial destaque para as escalas do Funchal e Porto Santo, na Região Autónoma da Madeira, Ponta Delgada e Terceira, na Região Autónoma dos Açores, Lisboa, em Portugal Continental, Frankfurt, Amesterdão, Dublin, Londres no continente Europeu, Ilha do Sal, em Cabo Verde, Boston, Toronto e Montreal na América do Norte.

A equipa do Gabinete de Segurança promoveu actividades de Security, auditoria e formação e elaborou diversos manuais, com o propósito de identificar e implementar processos e as suas interacções, enfatizando a crescente importância que as componentes associadas à Qualidade, Security e Segurança assumem no interior do Grupo SATA.

## RECURSOS HUMANOS

### Os Nossos Recursos

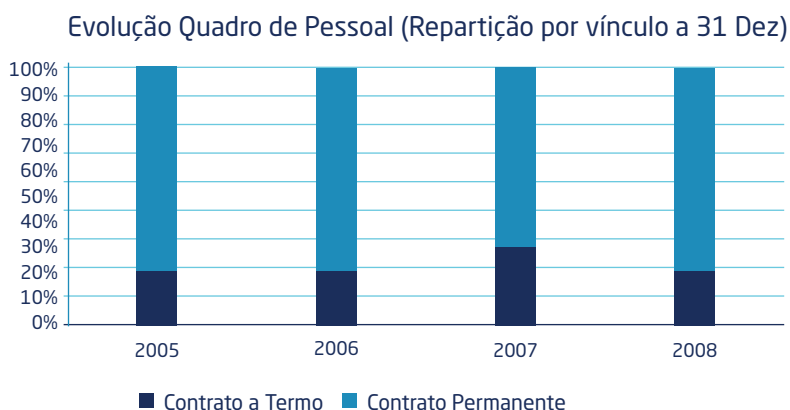
A SATA Internacional registou, nos últimos 4 anos, um crescimento de 21% no quadro de pessoal. A 31 de Dezembro de 2008, esta empresa integrava 515 trabalhadores, menos 2% do que no ano anterior, sendo 48,7% Pessoal de Terra e 51,8% Pessoal Navegante (181 de Cabine e 86 Técnico). O peso dos licenciados nesta estrutura foi de 23,5% e a média de idades rondou os 34,57 anos.



Apesar da constante necessidade de contratarmos a termo para dar resposta à sazonalidade da actividade da empresa, no ano de 2007, registámos um acréscimo significativo no número desses contratados (70%, face a 2006), justificado pela compra de um novo avião.

Já em 2008, registámos um decréscimo considerável de 31% no número de contratados a termo. Pela necessidade de reforçar, durante o Verão IATA, as bases de Ponta Delgada e Lisboa, contratámos, apenas, 43 tripulantes de cabine (menos 43%, face ao contratado em 2007).

De notar, também, o aumento de 20% do número dos contratos permanentes, nos últimos 4 anos (dados a 31 de Dezembro) - uma tendência digna de registo - sendo que, em 2008, esse aumento foi de 8%, relativamente a 2007.



### Seleção e Recrutamento

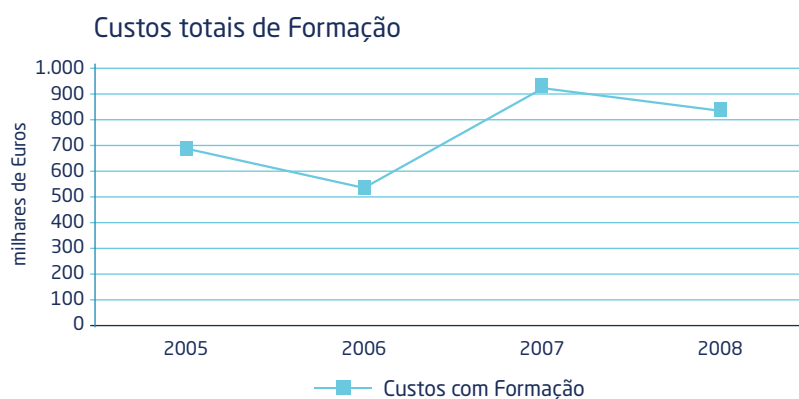
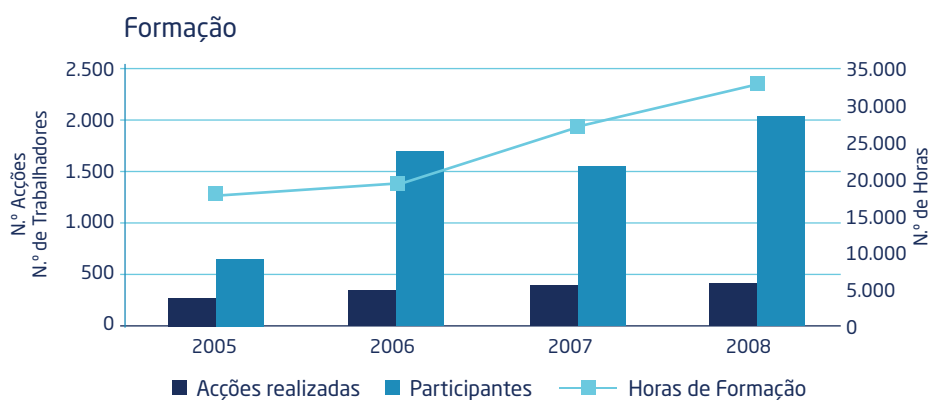
Em 2008, a SATA Internacional organizou 4 processos de selecção (9 processos em 2007), em Ponta Delgada e Lisboa, envolvendo um total de 165 candidatos (473 candidatos em 2007), tendo resultado destes processos 64 formandos (116 formandos, em 2007), e um custo de 42.382,55 €.

A constante necessidade de contratar a termo para reforço do Verão IATA levou, em 2008, à realização de 2 processos de selecção de tripulantes de cabine, para as bases de Ponta Delgada e Lisboa. Estes processos envolveram um total de 113 candidatos, dos quais 44 foram seleccionados para formação e 43 foram contratados, bem como um custo de 23.728,44 €, investido em Formação Inicial.

### Formação Profissional

Na procura contínua de potenciar a eficácia dos seus recursos, através da aquisição de conhecimentos e de competências profissionais, a empresa, em 2008, formou 2.025 trabalhadores (mais 32% do que em 2007), realizou 371 acções de formação (mais 10% do que em 2007), perfazendo um volume de quase 33.103 horas (mais 22% do que o verificado em 2007).

Apesar do aumento do volume de formação, do número de formandos e do número de acções realizadas em 2008, os custos globais de formação baixaram 9%, face ao constatado em 2007.

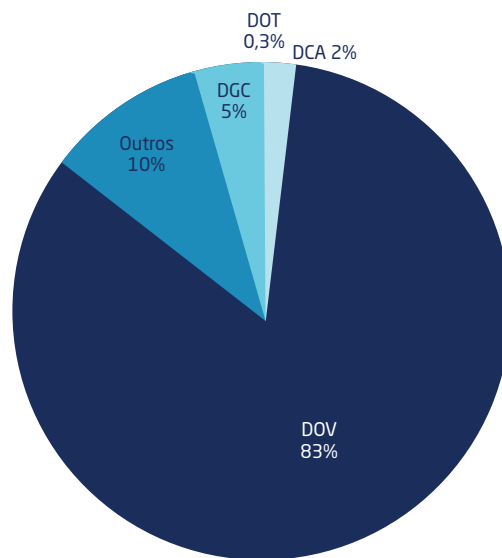


É no âmbito das Operações de Voo (DOV) e da Direcção Geral Comercial (DGC) que o plano de formação atinge os maiores valores, no que respeita aos custos inerentes aos cursos ministrados, sendo a DOV responsável por 83% do investimento total da formação (703.171,19 €), valor parcialmente justificado pela qualificação inicial de 15 pilotos em A310 e de 10 pilotos em A320, que totalizou um custo de aproximadamente 376m€.

A DGC, com um investimento de 37.360,16 € (mais 48% do que o registado no ano de 2007), é a segunda área com maior representatividade nos custos totais de formação. A Formação Inicial de Empregados Comerciais e a Formação em Gestão da Produtividade totalizaram um custo de aproximadamente 22m€.

Nas restantes áreas, investimos em formação um total de 104.928,65 €, dos quais 17.085,12 € foram na Direcção de Continuidade da Aeronavegabilidade (DCA) e 84.939,03€ nas áreas de suporte, nomeadamente Recursos Humanos, Finanças, Contabilidade e Sistemas de Informação.

### Custos totais de Formação



## SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

A actividade da área de Sistemas de Informação, durante o ano de 2008, caracterizou-se por um forte esforço, em consonância com a estratégia definida pelo C.A. que ambicionava o melhoramento de toda a componente de serviço de passageiro, nomeadamente no que concerne à experiência de compra *on-line* e à renovação da aplicação de suporte ao transporte aéreo, tendo como mote a máxima "Customer Centricity".

### Plano Externo

A renovação completa da experiência de utilização dos clientes no canal de vendas online da SATA, o projecto SOBE - SATA Online Booking Engine, visou a simplificação, automatização e optimização temporal do processo de reserva na Internet. Numa primeira fase, pretendeu dotar a SATA de capacidade de Reserva, Pagamento e Emissão Online, assim como permitir a comercialização da tarifa de Residente, para os clientes insulares. A dinâmica imposta levou, rapidamente, à execução de uma 2ª e 3ª fase de desenvolvimento deste canal, que consistiu na implementação de uma ferramenta que permite ao cliente flexibilidade na escolha, mediante a apresentação simultânea das tarifas disponíveis por data de início/regresso de viagem; possibilidade de reserva de Rent-a-Car e/ou Hotel integrado, ou não, com o processo de reserva da viagem; e disponibilidade do formulário para suporte ao processo de reservas complexo.

Igualmente marcante, em 2008, foi o Projecto SCAR - SATA Core Application Review, que se dedicou à análise de processos internos, com o objectivo de seleccionar parceiros com soluções para permitir ao Transporte Aéreo ir ao encontro do objectivo definido em termos de "Customer Centricity", privilegiando, sempre, a integração do ponto de vista de funcionamento. O desenvolvimento do Projecto SCAR levou à execução de 3 processos simultâneos, que visaram as áreas de "Passenger Service System" (PSS), Revenue Management (RM) e Revenue Accounting (RA).

O desenvolvimento do "Business Case" para o processo de PSS durou seis meses (até Dezembro de 2008) e foi desencadeado com base no levantamento e revisão dos processos internos, dando, posteriormente, lugar à criação de um "Request for Proposal" (RFP), entregue a parceiros de renome como Amadeus, Sabre e SITA. Os processos de RM e RA correram em paralelo com o de PSS, tendo a tomada de decisão sido adiada para o 1º trimestre de 2009.

Em resposta aos desafios colocados pela IATA, no âmbito da iniciativa do "Simplifying the Business" (StB), foi possível, no primeiro semestre de 2008, promover quase a 100% a implementação do bilhete electrónico nas rotas regulares da SATA e, no segundo semestre, fazer com que a empresa fosse reconhecida como apta a emitir cartões com recurso a código de barras (2DBC).

Sendo o Customer Service Center (Call Center) da SATA considerado um ponto de contacto privilegiado com o cliente, demos continuidade aos investimentos em termos de sistemas, nesta área, tendo-se procedido ao desenvolvimento contínuo da aplicação de suporte, definido prioridades de atendimento e disponibilizado um sistema de Dashboards informativos que permitiram, em conjunto com outras medidas, melhorar muito significativamente a performance de atendimento e a experiência de utilização pelos clientes.

Com o objectivo de proporcionar tanto a aproximação como um nível de serviço mais elevado ao cliente, foram migradas para sistema próprio as escalas de LIS, OPO, FNC e BOS (estando já em curso a migração das de YYZ e YUL).

Na área do passageiro frequente, a introdução do programa de fidelização SATA Imagine levou a uma revisão profunda da aplicação Crane, no sentido de acomodar todas as inovações introduzidas, o que foi acompanhado pelo aumento do ritmo de desenvolvimento de novas parcerias, das quais destacamos a TAP, o que, por sua vez, conduziu ao desenvolvimento de um conjunto de interfaces que permitiram uma plena automatização dos processos que delas resultam e uma consequente racionalização dos meios humanos.

Com a finalidade de aumentar a capacidade de contacto com os clientes, implementámos um novo canal de comunicação - o SMS - cuja disponibilização foi negociada com um operador de telecomunicações, tendo sido desenvolvido um gateway de SMS que visou servir diferentes áreas internas, sendo de destacar o SATA Imagine.

Tendo sempre como objectivo o serviço ao cliente e a eficiência de recursos, desenvolvemos, também na área do SMS, em conjunto com o Amadeus (tendo a SATA sido seleccionada para este efeito), uma aplicação para notificação automática dos passageiros em situação de Confirmação de Reserva vinda de Lista de Espera, Informação Operacional, Alteração Horário, Reacomodações e Cancelamentos, designada de "Automated Customer Contact".

A fim de potenciarmos ganhos em termos de controlo e eficiência nos processos de facturação dos Handling Charge Notes (HCN), desenvolvemos, internamente, uma extensão da aplicação SAP, que permitiu obter uma solução de facturação completamente integrada com este ERP.

Tendo o combustível ganho uma relevância sem precedentes na aviação, em conformidade com a iniciativa FEGA - Fuel Efficiency Gap Analysis, desenvolvida em conjunto com a IATA, implementámos uma pequena aplicação (em SAP), que permite a integração, recolha e análise de informação relativa ao consumo de combustível.

Sendo o Revenue Accounting de Carga já uma necessidade registada em anos anteriores, foi possível, no decurso de 2008, proceder ao desenvolvimento do Projecto SCRA - SATA Cargo Revenue Accounting. Desta forma, desenvolvemos, no espaço de 3 meses, uma aplicação com recurso à plataforma SAP que permitiu endereçar a totalidade dos requisitos apresentados, com a vantagem de estar nativamente integrada na componente financeira do ERP SAP.

Tendo já a aplicação SAP atingido um grau de maturidade adequado, foi possível, em 2008, criar um projecto com a designação SAP Optimize, o qual visou proceder a uma extensão das funcionalidades deste ERP. Este projecto segue o objectivo geral da obtenção de ganhos de eficiência, por via da optimização de recursos, bem como o da manutenção da melhoria contínua de processos, tendo abrangido, de um modo geral, todas as áreas da organização e permitido, não só acomodar o crescimento do negócio, como também criar espaço para a realocação de esforço/recursos internos.

No âmbito do projecto interno para gestão de crise, desenvolvemos um site específico ("Dark Site"), que permite um processo de comunicação adequado à situação.

Com o objectivo de promover a comunicação interna das Operações de Voo, criámos um site com gestão autónoma, que permite a divulgação de diferentes tipos de informação técnica e não técnica.

Para poder suportar, correctamente, as actividades do Gabinete de Higiene e Segurança, e fazer face a requisitos legais da SATA, adquirimos uma aplicação especializada (integrada com o SAP), que permite, com um reduzido esforço de implementação, ir ao encontro de todas as necessidades identificadas.

No sentido de aproximar a SATA do cliente e de melhorar o atendimento presencial, desenvolvemos um projecto que contempla, em simultâneo, estes dois objectivos, o qual passou pela implementação de um sistema de Gestão de Filas de Espera e um canal interno de TV Corporativa.

## **Plano Interno**

Um outro projecto de extrema importância, mas com reduzida visibilidade do ponto de vista do cliente, foi o Projecto SIM - SATA Information Management, que visou, de um modo geral, transformar a informação disponível na organização em informação de gestão, efectuando o seu processamento, consolidação e disponibilização em tempo real. O projecto conta com diferentes ramificações, tais como a possibilidade desenvolver, no topo desta camada de informação, um conjunto de aplicações para os mais variados fins (serviços SMS, mobile, CRM, intranet e extranet, entre outros).

Numa primeira fase, tem por objectivo principal o tratamento da seguinte informação: Operacional, Receita de Tráfego, Call Center, Handling, SDCS e Passageiro Frequente.

Em 2008, a SATA foi distinguida com a publicação de um Case Study pela Microsoft (com divulgação nacional e internacional), sobre a adopção e implementação de um dos produtos da designada família Microsoft Office System 2007. Esta publicação serviu como reconhecimento do esforço e bom desempenho obtido da relação entre estas 2 organizações.

Implementámos, ainda, um projecto que vem permitir uma forte reorganização de processos e potenciar ganhos significativos de eficiência por força do desenvolvimento da componente de colaboração. Trata-se da completa renovação da Intranet com recurso a tecnologia Microsoft -um projecto desencadeado no último trimestre de 2008 e que segue a lógica organizacional, estando já prevista uma 2ª fase, a desencadear em 2009, que prevê a introdução do conceito de Portal do Colaborador.

## DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

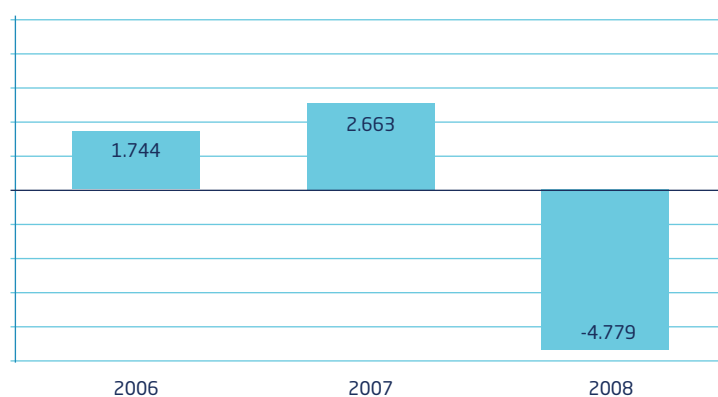
### SITUAÇÃO ECONÓMICA

#### Resultados

O Resultado Líquido do Exercício de 2008 da SATA Air Açores atingiu os 1.377 mEuros antes do registo das empresas associadas. Com a Consolidação de Contas pelo método da Equivalência Patrimonial, a Empresa apresenta um Resultado Líquido Negativo no montante de 2.979 mEuros, em parte pelo resultado da SATA Internacional, que, embora tenha registado uma redução na componente de custos, apresentou, igualmente, um decréscimo em idêntica proporção na receita.

Resultado líquido do exercício

Milhares de Euros



Unidade: mEuros (mil Euros)	2006	2007	2008
Proveitos operacionais	143.647	167.407	179.622
Custos operacionais	142.682	167.716	186.312
Resultados operacionais	965	-309	-6.690
Resultados financeiros	-330	-84	-1.139
Resultados correntes	635	-393	-7.829
Resultados extraordinários	1.181	2.558	882
Imposto sobre o resultado do exercício	-72	498	2.168
Resultado líquido do exercício	1.744	2.663	-4.779

Devido à conjuntura internacional verificada nos mercados internacionais, a tendência dos resultados positivos dos últimos anos foi alterada para um resultado negativo de 4.779 mEuros.

O conjunto dos proveitos operacionais representa cerca de 96% dos Proveitos Totais, registando um acréscimo de 12.215 mEuros, relativamente ao valor atingido no ano anterior.

Este aumento justifica-se, em parte, pelo comportamento dos Proveitos gerados pelo crescimento do tráfego regular e pelo incremento na rubrica de Outros Proveitos Operacionais, nomeadamente no proveito com a Taxa de Combustível.

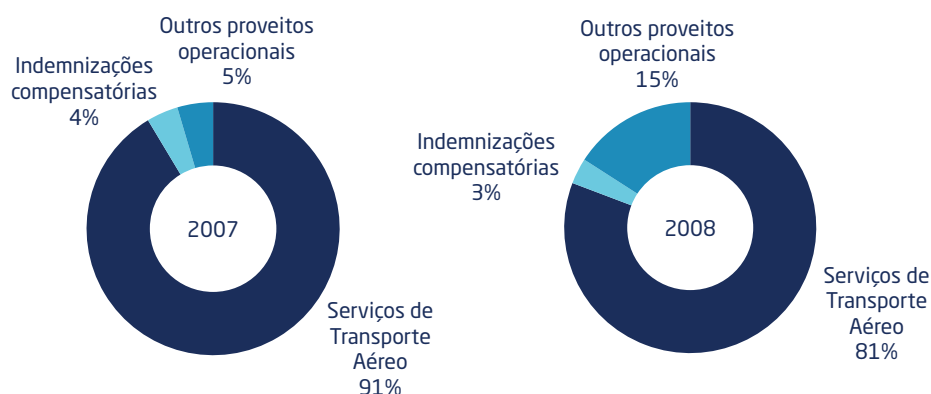
No que se refere à estrutura de proveitos, constata-se o crescimento das operações regulares, a representar cerca de 62% do total do transporte aéreo, devido à passagem a regular da rota Estados Unidos da América do Norte.

### Custos e Proveitos Operacionais

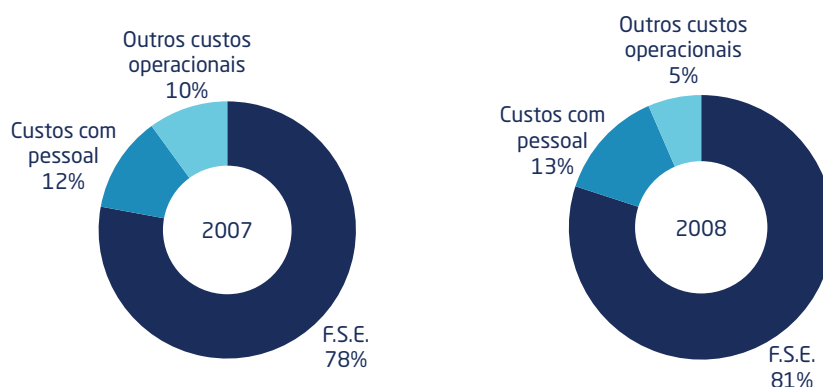
Unidade: mEuros (mil Euros)	2006	2007	2008
Serviço de Transporte regular	70.523	75.705	89.517
Serviço de Transporte não regular	67.066	77.301	55.555
Serviço de Transporte Aéreo	137.589	153.006	145.072
Indemnizações compensatórias	5.592	6.754	5.967
Outros proveitos operacionais	466	7.647	28.583
<b>Proveitos operacionais</b>	<b>143.647</b>	<b>167.407</b>	<b>179.622</b>
Fornecimento e serviços externos	115.684	130.658	149.093
Custos com pessoal	17.001	20.276	25.089
Outros custos operacionais	9.997	16.782	12.130
<b>Custos operacionais</b>	<b>142.682</b>	<b>167.716</b>	<b>186.312</b>
<b>Resultados operacionais</b>	<b>965</b>	<b>-309</b>	<b>-6.690</b>

**Os custos operacionais aumentaram 11%, em relação ao ano anterior, mantendo um nível de actividade superior, em cerca de 13,7%, ao da actividade de transporte aéreo.**

### Proveitos Operacionais



### Custos Operacionais



Face aos níveis de realização em 2007, a rubrica Fornecimentos e Serviços Externos registou um acréscimo de 16.000 mEuros, representando mais 14%, devido sobretudo à componente variável associada à operação. Os encargos com pessoal tiveram um acréscimo de 4.813 mEuros, mais 24% do que o exercício anterior, justificado pelo acréscimo de actividade e aumentos salariais do pessoal navegante.

### Resultados Financeiros

Os resultados financeiros cifraram-se em 1.139 mEuro negativos, agravando-se em mais de 1.055 mEuro em relação a 2007. O comportamento da função financeira foi, sobretudo, motivado pelas perdas financeiras referentes aos contratos de cobertura de taxas de câmbio.

## EBITDAR

Os meios libertos de exploração para fazer face a investimentos medidos pelo EBITDAR (Resultados antes de encargos financeiros, Impostos, Amortizações e Rendas de Leasing de frota) atingiram 15.355 mEuros, ficando abaixo do valor verificado no anterior em 498 mEuros.

Unidade: mEuros (mil Euros)	2006	2007	2008
EBITDAR	17.809	22.911	11.791

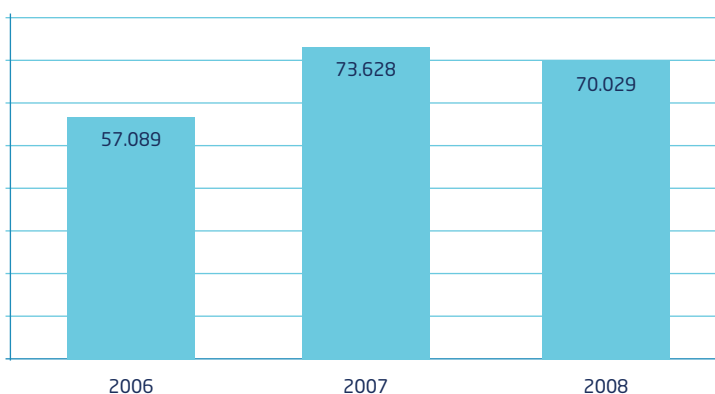
## Situação Financeira

Evolução do Activo Líquido

O Activo Líquido da Empresa apresentou um decréscimo de 3.598 mEuros, facto que representou uma variação negativa de 5%, reflectindo, em larga medida, o efeito da diminuição de 8.993 mEuros na rubrica de Depósitos Bancários.

### Activo Líquido

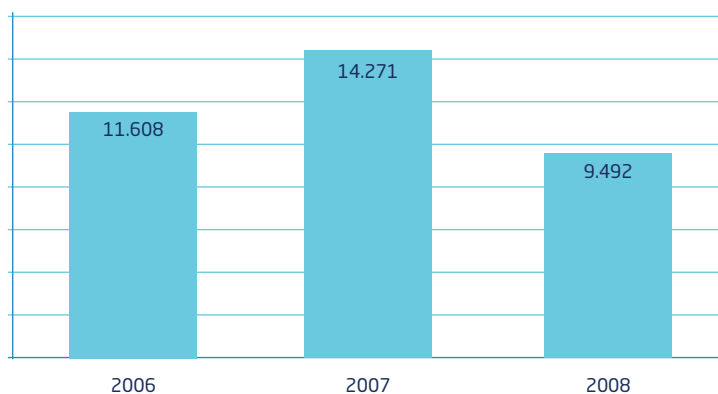
Milhares de Euros



## Evolução da Situação Líquida

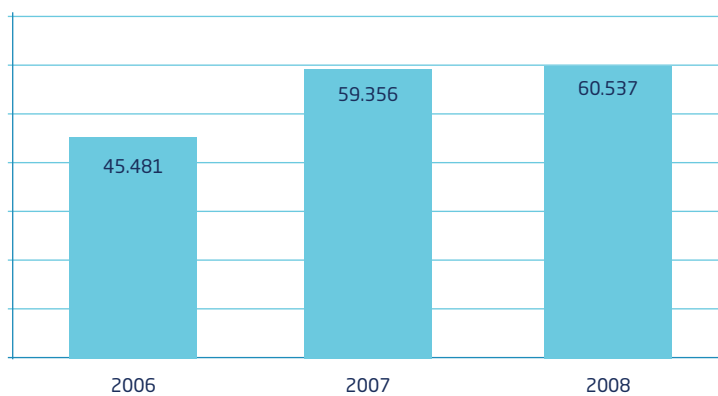
### Capital Próprio

Milhares de Euros



### Passivo

Milhares de Euros



O Passivo da Empresa sofreu um aumento de 1.9%, ou seja, mais 1.128 mEuros, devido, essencialmente, ao aumento das Dívidas a Terceiros - nas rubricas de Fornecedores C/C e Empresas do Grupo, assim como o decréscimo em Outras Provisões.

## Indicadores Económico-Financeiros

A análise dos indicadores económico-financeiros evidencia um decréscimo da Situação Líquida da Empresa que, neste exercício, atingiu 9.492 mEuros, valor que representa uma diminuição na ordem dos 33%, face à aplicação dos resultados negativos auferidos em 2008.

Indicadores	2006	2007	2008
Rentabilidade Operacional	0,67%	-0,18%	-3,72%
Rentabilidade dos Capitais Próprios	15,02%	18,66%	-50,35%
Rentabilidade do Activo	3,05%	3,62%	-6,82%
Solvabilidade	25,52%	24,04%	15,68%
Endividamento	79,67%	80,62%	86,45%
Autonomia financeira	20,33%	19,38%	13,55%

A rentabilidade operacional diminuiu face ao aumento dos prejuízos operacionais em relação ao ano anterior.

A rentabilidade dos Capitais Próprios evidenciou um elevado decréscimo, concorrendo para este resultado o montante negativo do Resultado Líquido do Exercício.

O indicador de Autonomia Financeira foi de 13,55%, verificando-se uma diminuição de 5,83 p.p., face a 2007. De igual modo, o indicador de Solvabilidade, de 15,68%, evidenciou um decréscimo, como consequência da redução do Capital Próprio pelos resultados negativos de 2008.

## Contribuição para as Receitas do Estado e da Região

A contribuição da Sata Internacional e dos seus colaboradores para as Receitas da Região Autónoma dos Açores ascendeu a 10.054.330 Euros, divididos pelas seguintes rubricas:

	Empresa	Colaboradores	Total
Taxa Social Única	3.593.416	1.668.944	5.262.360
IRS		3.045.281	3.045.281
IRC	1.746.689		1.746.689
<b>Total</b>			<b>10.054.330</b>

## **Proposta de Aplicação de Resultados**

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da Sata Internacional propõe aplicar o Resultado Líquido negativo apurado no exercício de 2008, no montante de 4.779.239,27 €.

Ponta Delgada, 20 de Março de 2009.

### O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes  
(Presidente)

Luisa Maria Estrela Rego Miranda Shanderl  
(Administradora)

António Maurício do Couto Tavares de Sousa  
(Administrador)

Luís Filipe Soares Borges da Silveira  
(Administrador)

António Manuel da Silva Amaral  
(Administrador)

## DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

### SATA Internacional - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

#### Balanços em 31 de Dezembro de 2008 e 2007

(Montantes expressos em Euros)

Activo	Notas	Activo bruto	2008		2007	
			Amortizações e ajustamentos	Activo Líquido	Activo Líquido	
<b>IMOBILIZADO:</b>						
Imobilizações corpóreas:						
Equipamento básico	10	39.414.698	(21.466.149)	17.948.549	18.386.381	
Equipamento de transporte	10	137.015	(117.163)	19.852	26.034	
Ferramentas e utensílios	10	77.046	(74.593)	2.453	12.573	
Equipamento administrativo	10	795.189	(600.538)	194.651	164.828	
Outras imobilizações corpóreas	10	740.896	(621.049)	119.847	213.977	
Adiantamentos por conta de imobilizações corpóreas	10		-	-	-	
		41.164.843	(22.879.492)	18.285.352	18.803.793	
<b>CIRCULANTE:</b>						
Existências:						
Matérias primas, subsidiárias e de consumo	21 e 41	716.942	(103.753)	613.189	409.849	
Dívidas de terceiros - Curto prazo:						
Clientes, conta corrente		11.654.279	-	11.654.279	10.463.818	
Clientes de cobrança duvidosa	21 e 23	722.560	(722.560)	-	-	
Adiantamentos a fornecedores		623.241	-	623.241	646.937	
Empresas do grupo	16	2.254.464	-	2.254.464	2.040.908	
Estados e outros entes públicos	48	766.367	-	766.367	331.679	
Outros devedores	49	24.669.706	-	24.669.706	22.798.606	
		40.690.618	(722.560)	39.968.057	36.281.948	
Depósitos bancários e caixa:						
Depósitos bancários	55	5.617.746	-	5.617.746	14.611.142	
Caixa	55	-	-	-	98	
		5.617.746	-	5.617.746	14.611.240	
<b>ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS:</b>						
Acréscimos de proveitos	50	367.754	-	367.754	837.688	
Custos diferidos	50	987.683	-	987.683	813.154	
Impostos diferidos	50	4.096.095	-	4.096.095	1.829.814	
		5.451.532	-	5.451.532	3.480.656	
			(22.879.492)			
			(826.313)			
		93.641.681	(23.705.805)	69.935.876	73.587.486	

O anexo faz parte integrante do balanço em 31 de Dezembro de 2008.

Capital próprio e passivo	Notas	2008	2007
<b>CAPITAL PRÓPRIO:</b>			
Capital	36, 37 e 40	5.000.000	5.000.000
Prestações suplementares	40	17.446.294	17.446.294
Reserva legal	40	491.623	358.478
Reservas livres	40	329.178	329.178
Resultados transitados	40	(8.995.892)	(11.525.643)
Resultados líquido do exercício	40	(4.779.239)	2.662.896
<b>Total do capital próprio</b>		<b>9.491.964</b>	<b>14.271.203</b>
<b>PROVISÕES:</b>			
Outras provisões	34	9.277.142	15.750.773
<b>PASSIVO:</b>			
Dívidas a terceiros - Médio e longo prazo:			
Fornecedores Imobilizado, conta corrente	15	5.637.025	6.604.340
Dívidas a terceiros - Curto prazo:			
Fornecedores, conta corrente		16.296.213	11.929.109
Fornecedores de imobilizado, conta corrente	15	984.990	5.972.366
Adiantamentos de clientes		361.322	161.452
Empresa do grupo	16	17.151.425	8.776.172
Estado e outros entes públicos	48	614.082	1.653.942
Outros credores	51	1.281.176	1.567.472
Documentos pendentes de voo	3.e)	3.609.688	2.858.805
		<b>40.298.895</b>	<b>32.919.318</b>
<b>ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS:</b>			
Acréscimos de Custos	50	4.822.259	3.255.942
Proveitos Diferidos	50	408.590	785.910
Impostos Diferidos	50		
		<b>5.230.849</b>	<b>4.041.852</b>
<b>Total do passivo</b>		<b>60.443.911</b>	<b>59.316.283</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		<b>69.935.876</b>	<b>73.587.486</b>

O anexo faz parte integrante do balanço em 31 de Dezembro de 2008.

O Técnico Oficial de Contas

António Jorge Ferreira da Silva

O Conselho de Administração

António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes  
(Presidente)

Luísa Maria Estrela Rego Miranda Shanderl  
(Administradora)

António Maurício do Couto Tavares de Sousa  
(Administrador)

Luís Filipe Soares Borges da Silveira  
(Administrador)

António Manuel da Silva Amaral  
(Administrador)

## SATA Internacional - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

Demonstrações dos resultados por naturezas para os exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007  
(Montantes expressos em Euros)

Custos e Perdas	Notas	2008		2007	
Custo das matérias consumidas	41		1.081.383		972.600
Fornecimentos e serviços externos	52		149.092.895		130.657.790
Custos com o pessoal:					
	Remunerações	19.563.759		15.453.341	
	Encargos sociais	5.524.836	25.088.595	4.822.545	20.275.886
Amortizações do imobilizado corpóreo	10	6.988.272		6.138.705	
Ajustamentos	21	650.017		5.963	
Provisões	34	3.349.933	10.988.222	9.630.602	15.775.270
Impostos		47.838		13.630	
Outros custos e perdas operacionais		13.024	60.862	20.857	34.487
(A)			186.311.957		167.716.033
Juros e custos similares	45		7.845.687		4.904.188
(C)			194.157.644		172.620.221
Custos e perdas extraordinárias	46		84.450		262.026
(E)			194.242.094		172.882.247
Imposto sobre o rendimento do exercício	6		(2.167.829)		(497.462)
(G)			192.074.265		172.384.785
Resultado líquido do exercício			(4.779.239)		2.662.896
			187.295.026		175.047.681

O anexo faz parte integrante da demonstração dos resultados por naturezas para o exercício findo em 31 de Dezembro de 2008.

Proveitos e Ganhos	Notas	2008	2007
Prestações de serviços	44	163.361.167	160.310.989
Proveitos suplementares		635.120	323.789
Subsídios à exploração	3.f) e 53	5.967.235	6.753.981
Reversões de amortizações e ajustamentos	21	9.658.128	18.604
(B)		179.621.650	167.407.363
Juros e proveitos similares	45	6.706.605	4.820.390
(D)		186.328.255	172.227.753
Proveitos e ganhos extraordinários	46	966.771	2.819.928
(F)		187.295.026	175.047.681
Resultados operacionais:	(B) - (A)	(6.690.307)	(308.670)
Resultados financeiros:	(D)-(B) - (C)-(A)	(1.139.082)	(83.798)
Resultados correntes:	(D) - (C)	(7.829.389)	(392.468)
Resultados antes de impostos:	(F) - (E)	(6.947.068)	2.165.434
Resultado líquido do exercício:	(F) - (G)	(4.779.239)	2.662.896

O anexo faz parte integrante da demonstração dos resultados por naturezas para o exercício findo em 31 de Dezembro de 2008.

O Técnico Oficial de Contas

António Jorge Ferreira da Silva

O Conselho de Administração

António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes  
(Presidente)

Luísa Maria Estrela Rego Miranda Shanderl  
(Administradora)

António Maurício do Couto Tavares de Sousa  
(Administrador)

Luís Filipe Soares Borges da Silveira  
(Administrador)

António Manuel da Silva Amaral  
(Administrador)

## SATA Internacional - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

Demonstrações dos resultados por funções para os exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007  
(Montantes expressos em Euros)

	Notas	2008	2007
Vendas e prestações de serviços	44	163.361.167	160.310.989
Custos das vendas e prestações de serviços	56	(166.816.109)	(138.444.101)
Resultados brutos		(3.454.942)	21.866.889
Outros proveitos e ganho operacionais	56	17.227.255	9.916.302
Custos de distribuição	56	(13.117.684)	(11.826.804)
Custos administrativos	56	(1.938.530)	(1.649.001)
Outros custos e perdas operacionais	56	(5.057.163)	(16.074.088)
Resultados operacionais		(6.341.065)	2.233.297
Custo líquido do financiamento		(606.003)	(67.863)
Resultados correntes		(6.947.068)	2.165.434
Imposto sobre os resultados correntes	48	2.167.829	497.462
Resultados líquidos		(4.779.239)	2.662.896
Resultados por acção		N/A	2.663

O anexo faz parte integrante da demonstração de resultados por funções para o exercício findo em 31 de Dezembro de 2008.

O Técnico Oficial de Contas  
António Jorge Ferreira da Silva

O Conselho de Administração  
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes  
(Presidente)  
Luísa Maria Estrela Rego Miranda Shanderl  
(Administradora)  
António Maurício do Couto Tavares de Sousa  
(Administrador)  
Luís Filipe Soares Borges da Silveira  
(Administrador)  
António Manuel da Silva Amaral  
(Administrador)

## SATA Internacional - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

Demonstração de fluxos de caixa para os exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007  
(Montantes expressos em Euros)

	Notas	2008	2007
<b>ACTIVIDADES OPERACIONAIS</b>			
Resultado líquido do exercício	40	(4.779.239)	2.662.896
Amortizações	10	6.988.272	6.138.705
Variação de provisões e ajustamentos	21 e 34	(5.831.063)	9.540.071
Resultados financeiros	45	1.139.083	83.798
Ganhos na alienação de imobilizações	46	-	-
Perdas na alienação de imobilizações	46	-	-
Aumento das dívidas de terceiros		(3.360.282)	(547.756)
Aumento das existências		(203.340)	(18.894)
Aumento das dívidas a terceiros		8.607.488	2.854.780
(Aumento) / Diminuição dos custos diferidos		(174.528)	221.981
(Aumento) / Diminuição dos proveitos diferidos		(377.320)	10.111
Aumento / Diminuição dos acréscimos de proveitos		469.934	(103.023)
Aumento / (Diminuição) dos acréscimos de custos		1.566.317	106.347
Aumento / (Diminuição) dos impostos diferidos activo		(2.266.281)	(1.829.814)
Fluxos das actividades operacionais (1)		1.779.031	19.119.202
Recebimentos provenientes de:			
Imobilizações corpóreas			-
Juros e proveitos similares		1.105.157	312.308
		1.105.157	312.308
Pagamentos respeitantes a:			
Imobilizações corpóreas		(6.469.831)	(1.908.174)
Fluxos das actividades de investimento (2)		(5.364.674)	(1.595.866)
Pagamentos respeitantes a:			
Amortizações de contratos de locação financeira		(3.163.611)	(6.758.279)
Juros e custos similares		(1.713.363)	(999.316)
Fluxos das actividades de financiamento (3)		(4.876.974)	(7.757.595)
Variação de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)		(8.462.618)	9.765.741
Efeito das diferenças de câmbio			
Caixa e seus equivalentes no início do período	55	14.611.240	4.861.434
Caixa e seus equivalentes no fim do período	55	5.617.746	14.611.240

O anexo faz parte integrante da demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo em 31 de Dezembro de 2008.

O Técnico Oficial de Contas

António Jorge Ferreira da Silva

O Conselho de Administração

António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes  
(Presidente)

Luísa Maria Estrela Rego Miranda Shanderl  
(Administradora)

António Maurício do Couto Tavares de Sousa  
(Administrador)

Luís Filipe Soares Borges da Silveira  
(Administrador)

António Manuel da Silva Amaral  
(Administrador)

## ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 (MONTANTES EXPRESSOS EM EUROS)

### **Nota Introdutória**

A Sata Internacional - Serviços e Transportes Aéreos, S.A. ("Empresa" ou "Sata Internacional") foi constituída em 10 de Dezembro de 1990, tendo sido designada 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 tem por objecto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respectiva bagagem, carga e correio.

Em Dezembro de 2007, a Empresa ganhou o concurso relativo à exploração das rotas de serviço público entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, em regime de code-share com a TAP para o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2008. No decurso do mês de Dezembro de 2008, a Empresa ganhou a concessão para a exploração das rotas referidas anteriormente para o exercício de 2009.

Em 31 de Dezembro de 2008, a Empresa operava com três aviões Airbus A310-304, dois quais dois são propriedade da Empresa e um em regime de locação operacional, um avião Airbus A310-325, em regime de locação financeira e mais três aviões Airbus A320 em regime de locação operacional (Nota 54).

As notas que se seguem respeitam a numeração sequencial definida no Plano Oficial de Contabilidade. As notas cuja numeração é omissa neste anexo não são aplicáveis à Empresa ou a sua apresentação não é relevante para a leitura das demonstrações financeiras anexas.

### **3. - BASES DE APRESENTAÇÃO E PRINCIPAIS CRITÉRIOS VALORIMÉTRICOS**

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a partir dos livros e registos contabilísticos da Empresa, mantidos de acordo com princípios de contabilidade geralmente aceites em Portugal.

Os principais critérios valorimétricos utilizados na preparação das demonstrações financeiras foram os seguintes:

#### **a) Imobilizações corpóreas**

## Equipamento de voo

O equipamento de voo, adquirido em estado de uso, encontra-se reflectido no balanço ao custo de aquisição. As amortizações são calculadas sobre o valor de custo deduzido do valor residual (10% do custo), segundo o método das quotas constantes, a partir do mês de aquisição ou de entrada em funcionamento, durante a vida útil remanescente dos aviões.

## Outras imobilizações corpóreas

As outras imobilizações corpóreas encontram-se registadas ao custo de aquisição.

As amortizações são calculadas pelo método das quotas constantes, a partir do mês de aquisição ou de entrada em funcionamento, sendo determinadas em função da vida útil estimada dos activos, conforme segue:

	Anos de Vida Útil
Equipamento básico	5-10
Equipamento de transporte	7
Ferramentas e utensílios	6
Equipamento administrativo	4
Outras imobilizações corpóreas	3-8

As despesas de reparação e gastos de manutenção de natureza corrente são registadas como custo do exercício a que respeitam.

### a) Locação

Os activos imobilizados adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades são contabilizadas pelo método financeiro. De acordo com este método o custo do activo é registado no imobilizado corpóreo, a correspondente responsabilidade é registada no passivo, e os juros incluídos no valor das rendas e a amortização do activo são registados como custos na demonstração dos resultados do exercício a que respeitam.

As rendas relativas a contratos de locação operacional são registadas como custo no período a que respeitam.

### b) Existências

As mercadorias encontram-se valorizadas ao custo de aquisição, utilizando-se o custo médio como método de custeio, o qual é inferior ao respectivo valor de mercado.

Foi registado um ajustamento às existências para reflectir a diferença entre o valor de custo das existências e o respectivo valor de realização, nos casos em que este é inferior ao custo na data do balanço (Nota 21).

### **c) Especialização de exercícios**

A Empresa regista os seus proveitos e custos, de acordo com o princípio da especialização de exercícios pelo qual aqueles são reconhecidos à medida que são incorridos, independentemente do momento em que são recebidos ou pagos. As diferenças entre os montantes dos proveitos e custos incorridos e as correspondentes receitas e despesas geradas são registadas nas rubricas de "Acréscimos e diferimentos" (Nota 50).

### **d) Reconhecimento da receita de transportes**

O valor de venda do transporte de passageiros é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de "Documentos pendentes de voo". Quando o transporte é efectuado, o valor de venda é transferido da rubrica de "Documentos pendentes de voo" para receitas do exercício, se prestado pela Empresa, ou transferido para uma conta a pagar, caso o transporte seja efectuado por outra companhia aérea.

### **e) Compensações financeiras de serviço público**

As compensações financeiras atribuídas pelo Estado Português para contrapartida das obrigações de serviço público são reconhecidas no período em que se origina o direito às mesmas e encontram-se registadas na rubrica de subsídios à exploração. Estas compensações financeiras são calculadas de acordo com os contratos de concessão de serviços aéreos regulares entre Ponta Delgada e Lisboa, entre Ponta Delgada e Porto e entre Ponta Delgada e o Funchal (Nota Introdutória), em função do número de passageiros transportados, residentes nas Regiões Autónomas.

### **f) Encargos com manutenção**

A Empresa regista como custo do exercício os encargos a incorrer no futuro com revisões gerais dos aviões, em regime de locação operacional, os quais são registados na demonstração de resultados dos exercícios em função dos custos das horas voadas por cada avião, no âmbito do contrato de manutenção, em que é estabelecido o pagamento de um montante fixo por hora de voo efectuada pela aeronave (Nota 34).

### **g) Activos e passivos expressos em moeda estrangeira**

Os activos e passivos expressos em moeda estrangeira, em 31 de Dezembro de 2008, foram convertidos para Euros utilizando as taxas de câmbio vigentes nessa data, conforme segue:

USD	0,7092
GBP	1,0265
CAD	0,5849

As diferenças de câmbio, favoráveis e desfavoráveis, originadas pelas diferenças entre as taxas de câmbio em vigor na data das transacções e as vigentes na data das cobranças, pagamentos ou à data do balanço, são registados como proveitos e custos na demonstração de resultados do exercício.

### **a) Impostos diferidos**

Os impostos diferidos referem-se às diferenças temporárias entre os montantes dos activos e passivos para efeitos de reporte contabilístico e os respectivos montantes para efeitos de tributação.

Os activos e passivos por impostos diferidos são calculados e anualmente avaliados utilizando as taxas de tributação que se esperam estarem em vigor à data da reversão das diferenças temporárias.

Os activos por impostos diferidos são registados, unicamente, quando existem expectativas razoáveis de lucros fiscais futuros suficientes para os utilizar. Na data de cada balanço é efectuada uma reapreciação das diferenças temporárias subjacentes aos activos por impostos diferidos, no sentido de reconhecer activos por impostos diferidos não registados anteriormente, por não terem preenchido as condições para o seu registo e/ou para reduzir o montante dos activos por impostos diferidos registados em função da expectativa actual da sua recuperação futura.

As principais diferenças temporárias e o seu efeito nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de Dezembro de 2008 encontram-se descritos na Nota 6.

## 6. Impostos

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correcção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (dez anos para a Segurança Social até 2000, inclusive, e cinco anos a partir de 2001), excepto quando tenham havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspecções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alongados ou suspensos. Deste modo, as declarações fiscais da Empresa dos anos de 2005 a 2008 poderão ainda vir a ser sujeitas a revisão.

O Conselho de Administração da Empresa entende que eventuais correcções resultantes de revisões/inspecções por parte das autoridades fiscais àquelas declarações de impostos não poderão ter um efeito significativo nas demonstrações financeiras em 31 de Dezembro de 2008.

Nos termos do artigo 81º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas a Empresa encontra-se sujeita adicionalmente a tributação autónoma sobre um conjunto de encargos às taxas previstas no artigo mencionado.

Conforme mencionado na Nota 3.i) a Empresa reconhece nas suas demonstrações financeiras o efeito fiscal das diferenças temporárias entre activos e passivos numa base contabilística e fiscal, tendo as mesmas sido reconhecidas em 31 de Dezembro de 2008 e 2007 com base na taxa agregada de imposto de 19% (excepto no que respeita aos prejuízos fiscais, caso em que a taxa utilizada é 17,5%).

Decorrente da promulgação da nova lei das finanças locais, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2007, a derrama passou a ser calculada, a partir dessa data, com base em 1,5% sobre o lucro tributável sujeito e não isento de Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas (IRC), quando anteriormente a mesma correspondia a 10% da Colecta de IRC.

Relativamente a esta última alteração, cumpre referir que os efeitos práticos que daí poderão decorrer estão associados ao facto de todos os sujeitos passivos de IRC que apurem lucro tributável não isento, independentemente de, por exemplo, possuírem prejuízos fiscais reportáveis na sua esfera, passarem a estar sujeitos ao pagamento da Derrama e como tal só poderem vir a recuperar esses prejuízos com base numa taxa de 17,5%.

As principais diferenças temporárias entre os valores contabilísticos e tributáveis em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, os correspondentes activos e passivos por impostos diferidos e os respectivos efeitos nos resultados do exercício de 2008 são como segue:

Descrição	2008		2007		Impacto no exercício
	Base	Imposto diferido	Base	Imposto diferido	
Provisões não aceites fiscalmente:	8.569.624	1.628.229	9.630.602	1.829.814	(201.585)
Ajustamentos não aceites fiscalmente:	650.017	123.503	-	-	123.503
Prejuízos fiscais reportáveis	13.396.362	2.344.363	-	-	2.344.363
	22.616.003	4.096.095	9.630.602	1.829.814	2.266.281

Os movimentos ocorridos nos activos e passivos por impostos diferidos nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007 são como segue:

	Activo por imposto diferido	
	2008	2007
Saldo inicial	1.829.814	-
Efeito em resultados:		
Reforço de provisões não aceites fiscalmente	107.835	1.829.814
Reforço de ajustamentos não aceites fiscalmente	123.503	-
Prejuízos fiscais reportáveis gerados no exercício	2.397.027	-
Redução de provisões não aceites fiscalmente	(362.084)	-
	2.266.281	1.829.814
Saldo final	4.096.095	1.829.814

Em 31 de Dezembro de 2008, o montante registado na rubrica de imposto sobre o rendimento é como segue:

Imposto corrente (Nota 48)	98.452
Imposto diferido	(2.266.281)
	(2.167.829)

## 7. NÚMERO MÉDIO DE PESSOAL

Durante os exercícios de 2008 e 2007, o número médio de empregados ao serviço da Empresa foi de 564 e 524 pessoas, respectivamente.

## 10. Movimento do Activo Imobilizado

Durante o exercício findo em 31 de Dezembro de 2008, o movimento ocorrido no valor das imobilizações corpóreas bem como nas respectivas amortizações acumuladas, foi o seguinte:

Rúbricas	Activo bruto			Saldo final
	Saldo inicial	Aumentos	Abates	
Imobilizações corpóreas:				
Equipamento básico	33.035.590	6.379.108	-	39.414.698
Equipamento de transporte	137.015	-	-	137.015
Ferramentas e utensílios	77.046	-	-	77.046
Equipamento administrativo	709.084	89.805	(3.700)	795.189
Outras imobilizações corpóreas	739.978	918	-	740.896
	34.698.713	6.469.831	(3.700)	41.164.844

Rúbricas	Amortizações acumuladas			Saldo final
	Saldo inicial	Reforço	Abates	
Imobilizações corpóreas:				
Equipamento básico	14.649.209	6.816.940	-	21.466.149
Equipamento de transporte	110.981	6.182	-	117.163
Ferramentas e utensílios	64.473	10.120	-	74.593
Equipamento administrativo	544.257	59.981	(3.700)	600.538
Outras imobilizações corpóreas	526.000	95.049	-	621.049
	15.894.920	6.988.272	(3.700)	22.879.492

O aumento de € 6.379.108 ocorrido na rubrica “Equipamento básico”, refere-se essencialmente, à capitalização de valores respeitantes a grandes reparações dos aviões constantes da nossa frota A310, nomeadamente:

- (i) Modificação e reconfiguração de cabine do A310-304 (TKN), no montante de 2.190.774;
- (ii) Reparação de um motor do A310-304 (TKN), no montante de € 1.859.433;
- (iii) Reparação do trem de aterragem do A310-304 (TGV), no montante de € 1.443.460.

## 15. LOCAÇÃO FINANCEIRA

Em 31 de Dezembro de 2008, a Empresa mantém o seguinte bem em regime de locação financeira:

Descrição	Custo	Amortização	Líquido
Avião A310-304 (TKN)	14.424.217	3.856.611	10.567.606
	14.424.217	3.856.611	10.567.606

Conforme indicado na Nota 3.b), a Empresa regista pelo método financeiro os contratos de locação financeira. Em 31 de Dezembro de 2008, as responsabilidades da Empresa como locatária vencem-se como segue:

Ano	Capital	Juros	Montante
2009	922.992	278.267	1.201.259
2010	965.346	235.913	1.201.259
2011	1.009.644	191.215	1.200.859
2012 e seguintes	3.706.358	258.726	3.965.084
	5.681.348	685.854	6.367.202
	6.604.340	964.121	7.568.461

## 16. Empresas do Grupo

Os saldos e as transacções com empresas do grupo, no exercício findo em 31 de Dezembro de 2008, foram os seguintes:

	Saldos				
	Clientes	Empresas do grupo (saldos devedores)	Acréscimos de proveitos (Nota 50)	Empresas do grupo (saldos credores)	Acréscimos de custos (Nota 50)
Sata SGPS	-	-	-	(23.250)	-
Sata Air Açores	201	-	23.694	(17.128.175)	522.177
Sata Gestão Aeródromos	-	246.230	563	-	-
Sata Express (EUA)	-	648.104	-	-	-
Sata Express (Canadá)	-	1.360.130	-	-	-
	201	2.254.464	24.257	(17.151.425)	522.177

	Transacções			
	Fornecimentos e serviços externos	Custos financeiros (Nota 45)	Prestação de serviços	Proveitos financeiros (Nota 45)
Sata SGPS	-	-	-	-
Sata Air Açores	7.511.686	1.068.613	1.060.959	810.359
Sata Gestão Aeródromos	-	-	67.009	-
Sata Express (EUA)	652.761	-	10.252	-
Sata Express (Canadá)	-	-	23.255.532	-
	8.164.447	1.068.613	24.393.752	810.359

## 21. Ajustamentos aos Valores do Activo Circulante

No exercício findo em 31 de Dezembro de 2008, ocorreram os seguintes movimentos nas rubricas de ajustamentos ao activo circulante:

Rúbricas	Saldo inicial	Reforços	Reversões (Nota 55)	Utilizações	Saldo final
Ajustamentos de dívidas a receber	79.992	650.017	(3.745)	(3.704)	722.560
Ajustamentos de existências	103.753	-	-	-	103.753
	183.745	650.017	(3.745)	(3.704)	826.313

## 23. Dívidas de Cobrança Duvidosa

Em 31 de Dezembro de 2008 existiam dívidas classificadas como de cobrança duvidosa no montante de € 722.560, as quais se encontravam totalmente ajustadas (Nota 21).

## 25. Dívidas Activas e Passivas com o Pessoal

Em 31 de Dezembro de 2008, a Empresa tinha as seguintes dívidas activas e passivas com o pessoal:

Saldos devedores	96.379
Saldos credores	40.004

## 31. Compromissos Financeiros Assumidos e Não Incluídos no Balanço.

A Empresa tem responsabilidades com contratos de locação operacional não reconhecidos no balanço (Nota 3.b)) no montante de aproximadamente USD 16.760.000 (€ 11.886.192), que em 31 de Dezembro de 2008 se vencem como segue:

Ano	Montante (USD)		Total	Euros
	Airbus A310	Airbus A320		Total
Curto prazo:				
2009	2.220.000	9.000.000	11.220.000	7.957.224
Médio prazo:				
2010	2.035.000	3.505.000	5.540.000	3.928.968
	4.255.000	12.505.000	16.760.000	11.886.192

### 32. Garantias Prestadas

Em 31 de Dezembro de 2008, a Empresa tinha assumido responsabilidades por garantias bancárias prestadas às seguintes entidades:

	Montante em divisa		Euros
Estado Português	4.909.860	EUR	4.909.860
Gie Tutak (Nota 54)	1.560.000	USD	1.106.352
ARC Airline Reporting Corporation	950.000	USD	673.740
Sata Express	1.435.000	CAD	839.332
AENA	120.202	EUR	120.202
Ibéria	120.202	EUR	120.202
Jet Aviation Handling AG	45.000	CHF	30.263
The Greater Toronto Airport Auth.	101.750	CAD	59.514
Global Ground North America	90.000	CAD	52.641
Sky Chefs	50.000	USD	35.460
Exeter and Devon Airport	25.000	GBP	25.663
Agência Aviação Civil Cabo Verde	75.000	EUR	75.000
Amsterdam Airport Schiphol	35.000	EUR	35.000
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30.000	EUR	30.000
AER Rianta	20.316	EUR	20.316
Government of Canada	30.000	CAD	17.547
Delta Airlines Inc.	12.000	CAD	7.019
Esso Air	17.000	USD	12.056
Aviapartner Nantes Atlantique	10.671	EUR	10.671
Alfandega de Ponta Delgada	4.988	EUR	4.988
Aeroport de Paris-Orly	10.000	EUR	10.000
Port of Oakland	60.000	USD	42.552
Aeroport Nantes Atlantique	7.500	EUR	7.500
			8.245.877

A garantia a favor do Estado Português no montante de € 4.909.860 está relacionada com a concessão de exploração do transporte aéreo regular nas rotas Ponta Delgada-Funchal e Ponta Delgada-Lisboa-Porto para o ano de 2008.

A garantia prestada a favor da entidade GIE Tutack, no montante de USD 1.560.000, está relacionada com o contrato de leasing do avião A310-304 ("CS-TGU"), o qual terminou no decurso do exercício de 2008 e foi adquirido pela Empresa (Nota 54).

### 34. Movimento Ocorrido nas Provisões

Durante o exercício findo em 31 de Dezembro de 2008, ocorreram os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

Descrição	Saldo Inicial	Aumentos	Anulação	Utilização	Saldo final
Provisões:					
Passageiro frequente	1.038.602	-	(138.722)	-	899.880
Phase out e manutenção dos aviões	909.706	567.550	(262.289)	-	1.214.967
Valor de mercado das aeronaves	-	2.420.047	-	-	2.420.047
Provisão para processos judiciais em curso	-	362.336	-	-	362.336
Outras provisões	13.802.465	-	(9.392.094)	(30.459)	4.379.912
	15.750.773	3.349.933	(9.793.105)	(30.459)	9.277.142

A rubrica “Passageiro frequente” refere-se aos encargos estimados com a acumulação dos pontos do cartão dos passageiros “SATA Imagine”, o qual permite ao detentor do mesmo a acumulação de pontos de acordo com as viagens por si efectuados.

A rubrica de “manutenção dos aviões” refere-se à estimativa de custos que a Empresa terá de incorrer aquando da preparação dos aviões em regime de locação operacional para entrega às respectivas entidades locadoras e o custo com as próximas grandes manutenções nos aviões. Este montante foi apurado de acordo com as horas de vôo realizadas por cada avião e tendo em conta um custo médio por hora de vôo de cada um dos mesmos.

A provisão no montante de € 2.420.047 corresponde à diferença entre o valor líquido contabilístico em 31 de Dezembro de 2008 das aeronaves registadas em imobilizações corpóreas e o respectivo valor de mercado àquela data.

As outras provisões no montante de € 4.379.912, destinam-se a fazer face a contingências resultantes da actividade normal da Empresa.

No decurso do exercício de 2008, a Empresa procedeu à anulação de provisões constituídas em exercícios anteriores no montante de € 9.793.105, as quais foram contabilizadas nas rubricas “Reversões de amortizações e ajustamentos” e “Proveitos e ganhos extraordinários - Reduções de amortizações e provisões”, nos montantes de € 9.654.383 (Nota 55) e € 138.722 (Nota 46), respectivamente.

### 36. Composição do Capital Social

Em 31 de Dezembro de 2008 o capital da Empresa, totalmente subscrito e realizado, era composto por 1.000.000 acções com o valor nominal de cinco Euros cada.

### 37. Detentor do Capital

Em 31 de Dezembro de 2008, a totalidade do capital subscrito era detido pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

### 40. Variação nas Rubricas de Capital Próprio

O movimento ocorrido nas rubricas de capital próprio durante o exercício findo em 31 de Dezembro de 2008 foi conforme segue:

Rubrica	Saldo inicial	Resultado líquido de 2008	Aplicação do resultado de 2007	Saldo final
Capital	5.000.000	-	-	5.000.000
Prestações suplementares	17.446.294	-	-	17.446.294
Reserva legal	358.478	-	133.145	491.623
Reservas livres	329.178	-	-	329.178
Resultados transitados	(11.525.643)	-	2.529.751	(8.995.892)
Resultado líquido do exercício	2.662.896	(4.779.239)	(2.662.896)	(4.779.239)
	14.271.203	(4.779.239)	-	9.491.964

Prestações suplementares: Por deliberação da Assembleia Geral de Accionistas de 27 de Dezembro de 2001, o accionista único da Empresa efectuou prestações suplementares no montante de € 17.446.294. As prestações suplementares, de acordo com a legislação em vigor, só podem ser restituídas aos accionistas desde que o capital próprio após a sua restituição não fique inferior à soma do capital e da reserva legal.

Reserva legal: A legislação comercial estabelece que, pelo menos, 5% do resultado líquido anual tem de ser destinada ao reforço da reserva legal até que esta represente pelo menos 20% do capital. Esta reserva não é distribuível a não ser em caso de liquidação da empresa, mas pode ser utilizada para absorver prejuízos depois de esgotadas as outras reservas, ou incorporada no capital.

Conforme deliberado em Assembleia Geral realizada em 31 de Março de 2008, o resultado líquido do exercício de 2007 no montante de € 2.662.896, foi aplicado da seguinte forma:

Reserva legal	133.145
Resultados transitados	2.529.751
	2.662.896

#### 41. Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas

O custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas no exercício findo em 31 de Dezembro de 2008, foi determinado como segue:

Existências iniciais	972.600
Compras	825.725
Existências finais	(716.942)
	1.081.383

#### 43. Remunerações dos Membros dos Órgãos Sociais

Não foram atribuídas remunerações aos Órgãos Sociais da Sata Internacional, uma vez que os seus vencimentos são auferidos pela totalidade na Sata Air Açores.

#### 44. Prestações de Serviços por Actividades e Mercados Geográficos

Nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, as prestações de serviços foram as seguintes:

	2008	2007
Voos regulares:		
- Nacionais	65.900.639	69.345.055
- Mercado externo	21.803.119	6.415.498
	87.703.758	75.760.553
Operações charter:		
- Mercado externo	55.399.675	77.245.934
- Outros	20.257.734	7.304.502
	75.657.409	84.550.436
	163.361.167	160.310.989

O aumento verificado na rubrica de "Prestações de serviço" relativamente ao mercado externo dos voos regulares deve-se, essencialmente, à passagem dos voos charter da rota dos Estados Unidos da América a regulares, tendo como consequência a respectiva diminuição no mercado externo da operação charter.

Em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, os voos regulares incluem os montantes de € 4.924.150 (Nota 49) e € 4.998.084, respectivamente, relativos às indemnizações compensatórias referentes a reencaminhamentos.

O aumento da rubrica “Outros” compreende, essencialmente, a cobrança de taxas de combustível.

#### 45. Demonstrações de Resultados Financeiros

Os resultados financeiros nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007 têm a seguinte composição:

	2008	2007
Custos e perdas:		
Juros suportados	362.563	394.691
Diferenças de câmbio desfavoráveis	6.132.324	3.904.872
Descontos de pronto pagamento concedidos	2.203	696
Outros custos e perdas financeiros	1.348.597	603.929
	7.845.687	4.904.188
Resultados financeiros	(1.139.082)	(83.798)
	6.706.605	4.820.390
Proveitos e ganhos:		
Juros obtidos	212.107	215.255
Diferenças de câmbio favoráveis	5.601.448	3.888.936
Outros proveitos e ganhos financeiros	893.050	716.199
	6.706.605	4.820.390

A rubrica “Outros custos e perdas financeiras”, no montante de € 1.348.597, inclui € 1.068.813 referentes a perdas obtidas pela Empresa em operações financeiras de aquisição de moeda (USD) em conjunto com a SATA Air Açores (Nota 16).

A rubrica “Outros proveitos e ganhos financeiros”, no montante de € 893.050, inclui € 810.359 referentes a ganhos obtidos pela Empresa em operações financeiras de aquisição de moeda (USD) em conjunto com a SATA Air Açores (Nota 16).

#### 46. Demonstrações de Resultados Extraordinários

Os resultados extraordinários nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007 têm a seguinte composição:

	2008	2007
Custos e perdas:		
Donativos	5.000	1.000
Perdas em existências	-	51.415
Multas e penalidades	31.077	10.780
Correcções relativas a exercícios anteriores	15.212	165.994
Outros custos e perdas extraordinários	33.161	32.837
	84.450	262.026
Resultados extraordinários	882.321	2.557.902
	966.771	2.819.928
Proveitos e ganhos:		
Ganhos em existências	4.965	51.275
Redução de amortizações e provisões	138.722	41.000
Correcções relativas a exercícios anteriores	477.816	2.138.662
Outros proveitos e ganhos extraordinários	345.268	588.991
	966.771	2.819.928

Em 31 de Dezembro de 2008, a rubrica “Proveitos e ganhos - Correcções relativas a exercícios anteriores”, no montante de € 477.816, inclui € 226.920 referentes a uma regularização da rubrica de encaminhamentos relativa ao exercício de 2006.

#### 48. Estado e Outros Entes Públicos

Em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, os saldos com estas entidades tinham a seguinte composição:

	2008	2007
Saldos devedores:		
Imposto sobre o Valor Acrescentado	185.810	331.679
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas - IRC		
Pagamentos por Conta	618.911	-
Retenções na fonte	60.098	-
Estimativa de imposto	(98.452)	-
	766.367	331.679
Saldos credores:		
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares:		
Retenções na fonte	229.198	213.019
Contribuições para a Segurança Social	384.884	343.734
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas - IRC:		
Estimativa de imposto	-	1.332.352
Pagamentos por conta	-	(195.000)
Retenções na fonte	-	(40.169)
Outras		6
	614.082	1.653.942

#### 49. Outros Devedores

Em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, os saldos destas rubricas tinham a seguinte composição:

	2008	2007
Direcção Geral do Tesouro	19.888.802	19.887.111
ILFC	3.452.012	1.612.114
IVA Intracomunitário	228.430	158.995
Outros	1.100.462	1.140.386
	24.669.706	22.798.606

**Compensações financeiras referentes a serviço público prestado no exercício de 2008:**

Reencaminhamentos (Nota 44)	4.924.150
Voos regulares (Nota 53)	5.967.235
Codeshare - TAP	2.014.065
	12.905.450

**Compensações financeiras referentes a serviço público prestado nos exercícios de 2006 e 2007:**

Reencaminhamentos	3.072.182
Voos regulares	2.626.513
Codeshare - TAP	1.284.657
	6.983.352
	19.888.802

Em 31 de Dezembro de 2008, o saldo a receber da ILFC no montante € 3.452.012 corresponde a:

- i. Depósitos de caução entregues pela Empresa como garantias dos contratos de leasing operacional, no montante de USD 3.100.000 (€ 2.202.066) (Nota 54);
- ii. Valores adiantados pela Empresa referentes a reservas de manutenção, no montante de € 1.249.946.

**50. Acréscimos e Diferimentos**

Em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, os saldos destas rubricas tinham a seguinte composição:

	2008	2007
Acréscimos de proveitos:		
Serviços a facturar	274.677	734.665
Outros	93.077	103.023
	367.754	837.688
Custos diferidos:		
Seguros pagos antecipadamente	632.514	481.397
Rendas pagas antecipadamente	277.769	266.260
Outros	77.400	65.497
	987.683	813.154
Acréscimos de custos:		
Férias e subsídio de férias	2.469.917	1.958.870
Comissões pagas a agentes de viagens	747.440	654.498
Outros	1.604.902	642.574
	4.822.259	3.255.942
Proveitos diferidos:		
Facturação de Charters	398.941	615.580
Bónus recebidos de fabricantes de equipamento	-	170.330
Outros	9.649	-
	408.590	785.910

Em 31 de Dezembro de 2008, a rubrica “Acréscimos de proveitos - Serviços a facturar” no montante de € 274.677 corresponde a:

- i. Cedência de pessoal a empresas do grupo, no montante de € 24.257 (Nota 16);
- ii. Charters, no montante de € 112.117; e
- iii. Serviços de transporte de correio, no montante de € 138.303.

Em 31 de Dezembro de 2008, a rubrica “Acréscimos de custos - Outros” no montante de € 1.604.902 corresponde, essencialmente, a:

- i. Serviços de manutenção a facturar pela TAP, no montante de € 628.704;
- ii. Perdas em contratos de cobertura cambial, no montante de € 522.177 (Nota 16);
- iii. Prémio de disponibilidade a pagar aos funcionários em 2009 referente ao exercício findo em 2008, no montante de € 201.326.

A rubrica “Bónus recebidos de fabricantes de equipamento” que, em 31 de Dezembro de 2007, ascendia a € 170.330 correspondia a um bónus recebido da Airbus, no âmbito da celebração dos contratos de locação financeira de dois aviões A310-304, o qual foi reconhecido como proveito de acordo com a vida útil estimada desses aviões.

## 51. OUTROS CREDORES

Em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, os saldos desta rubrica tinham a seguinte composição:

	2008	2007
Taxas aeronáuticas	597.767	793.558
Taxa de Combustível	417.467	-
Outros	265.942	773.914
	1.281.176	1.567.472

## 52. Fornecimentos e Serviços Externos

Os fornecimentos e serviços externos nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2008 e 2007, têm a seguinte composição:

	2008	2007
Combustíveis e lubrificantes	61.783.120	44.301.109
Taxas aeroportuárias	14.295.692	12.374.632
Handling	13.496.121	13.218.159
Reserva de manutenção por horas de voo	12.792.355	13.972.289
Manutenção	10.281.214	5.976.346
Rendas e alugueres	8.060.197	7.980.242
Comissões	6.012.226	4.853.926
Catering	5.412.161	5.464.503
Outras taxas	5.208.475	5.170.079
Seguros	530.802	742.077
Outros	11.220.532	16.604.428
	149.092.895	130.657.790

A rubrica de "Rendas e alugueres" inclui os valores referentes aos contratos de leasing operacional dos três Airbus A320 e um Airbus A310-304.

## 53. Subsídios à Exploração

Em 31 de Dezembro de 2008, esta rubrica, no montante de € 5.967.235 (Nota 49), é referente a indemnizações compensatórias atribuídas pelo Governo da República relativas a voos regulares do exercício de 2008.

## 54. Frota Aérea - Locação Operacional e Financeira

No decurso do exercício de 2008, a Empresa exerceu a opção de compra de duas aeronaves Airbus A310-304 ("CS-TGU" e "CS-TGV"), em Agosto e Julho de 2008, respectivamente, as quais configuravam, até essa data, como locação financeira.

Em 31 de Dezembro de 2008, a Empresa operava com aviões em regime de locação operacional e financeira nos termos dos contratos que de seguida se descrevem:

O contrato de leasing operacional do avião A320 ("CS-TKJ), iniciado em 4 de Maio de 2004, e expirado em Maio de 2008, foi, entretanto, prorrogado por mais 3 anos, até Maio de 2010, estabelecendo o pagamento de rendas mensais acrescidas de uma reserva de manutenção por hora de voo, não existindo opção de compra no fim do contrato. Para garantia deste contrato a SATA Internacional efectuou um depósito de caução a favor da ILFC no montante de USD 540.000 (Nota 49).

Em Março de 2004, a Empresa assinou um contrato de aluguer operacional de dois novos aviões A320 ("CS-TKK e CS-TKL"), para substituição dos dois Boeing da frota existente na altura, que entraram ao serviço da Empresa em Abril de 2005. Para garantia destes contratos, a Sata Internacional efectuou um depósito de caução a favor da ILFC no montante de USD 1.200.000 (Nota 49).

Em Maio de 2005, a Empresa assinou um contrato de aluguer operacional de um avião A310-304 ("CS-TKM"), que expirou em Maio de 2008, o qual foi prorrogado até Maio de 2010, e estabelece o pagamento de rendas mensais acrescidas de uma reserva de manutenção por hora do voo, não existindo opção de compra no fim do contrato. Para garantia deste contrato a SATA Internacional apresentou um depósito de caução a favor da ILFC no montante de USD 360.000 (Nota 49).

Em Maio de 2007, a Empresa adquiriu à Austrian Airlines um Airbus A310-325 ("CS-TKN"), tendo no mesmo momento realizado a venda do activo seguido de relocação com a instituição Totta Leasing, operação que não gerou qualquer ganho / perda para a Empresa. O contrato de locação celebrado com o Totta Leasing tem termo em Maio de 2015, tendo a Empresa registado o mesmo como locação financeira. Para garantia deste contrato, a SATA Internacional apresentou um depósito de caução a favor da ILFC no montante de USD 1.000.000 (Nota 49).

## **55. Reversões de Amortizações e Ajustamentos**

Em 31 de Dezembro de 2008, a rubrica "Reversões de amortizações e ajustamentos" no montante de € 9.658.128 compreende reversões de ajustamentos e de provisões, nos montantes de € 3.745 (Nota 21) e € 9.654.383 (Nota 34), respectivamente.

## 56. Demonstrações dos Fluxos de Caixa

A discriminação dos componentes de caixa e seus equivalentes, reconciliando os montantes evidenciados na demonstração dos fluxos de caixa com as rubricas de balanço, é conforme segue

	2008	2007
Nemerário	-	98
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	5.617.746	14.611.142
Disponibilidades constantes no balanço	5.617.746	14.611.240

## 57. Demonstrações dos Resultados por Funções

A demonstração dos resultados por funções ("DRF") foi elaborada, tendo em consideração o disposto na Diretriz Contabilística nº 20, havendo os seguintes aspectos a salientar:

- a. A rubrica "Custo das vendas e prestações de serviços" inclui, essencialmente, os valores da demonstração dos resultados por naturezas ("DRN") registados nas rubricas: "Custos das matérias consumidas"; "Fornecimentos e serviços externos - Combustíveis e lubrificantes, Rendas e alugueres, Reservas de manutenção por horas de vôo, Handling, Taxas relativas a voo e outras taxas, Fretamentos, Catering e outros (Nota 52); "Custos com pessoal" - relativo a pessoal de bordo. No decurso do exercício de 2008 a empresa passou a considerar na rubrica Custo das Vendas e Prestações de Serviços as amortizações das Aeronaves.
- b. A rubrica de "Outros proveitos e ganhos operacionais" inclui, essencialmente, os valores da DRN registados nas rubricas: "Subsídios à exploração"; "Proveitos suplementares" e "Proveitos extraordinários".
- c. A rubrica de "Custos de distribuição" inclui, essencialmente, os valores da DRN registados nas rubricas: "Fornecimentos e serviços externos" e "Custos com pessoal", relacionados com a área comercial da Empresa.
- d. A rubrica de "Custos administrativos" inclui, essencialmente, os valores da DRN registados nas rubricas: "Fornecimentos e serviços externos" e "Custos com pessoal", relacionados com a área administrativa da Empresa.

e. A rubrica de “Outros custos e perdas operacionais” inclui, essencialmente, os valores da DRN registados nas rubricas: “Amortizações do imobilizado corpóreo”, com excepção da frota aérea, “Provisões” e “Custos e perdas extraordinários”.

O Técnico Oficial de Contas

António Jorge Ferreira da Silva

O Conselho de Administração

António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes  
(Presidente)

Luísa Maria Estrela Rego Miranda Shanderl  
(Administradora)

António Maurício do Couto Tavares de Sousa  
(Administrador)

Luís Filipe Soares Borges da Silveira  
(Administrador)

António Manuel da Silva Amaral  
(Administrador)

## CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS

MANUEL HERBERTO DE MEDEIROS QUARESMA  
REVISOR OFICIAL DE CONTAS  
CONTRES. N.º 103 978 817 - R.O.C. N.º 675

### CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS



#### INTRODUÇÃO

1. Examinei as demonstrações financeiras da **SATA INTERNACIONAL - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.**, as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2008, (que evidencia um total de 69.935.876 euros e um total de capital próprio de 9.491.964 euros incluindo um prejuízo de 4.779.239 euros), as Demonstrações dos Resultados por naturezas e por funções e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

#### RESPONSABILIDADES

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.
3. A minha responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no meu exame daquelas demonstrações financeiras.

#### ÂMBITO

4. O exame a que procedi foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e as Directrizes de Revisão / Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame incluiu:
  - a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração utilizadas na sua preparação;
  - a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
  - a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e
  - a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras;
5. O meu exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

MANUEL HERBERTO DE MEDEIROS QUARESMA  
REVISOR OFICIAL DE CONTAS  
CONTRIB. N.º 305 978 617 - R.O.C. N.º 675

6. Entendo que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da minha opinião.

#### RESERVA

7. No Balanço de 31 de Dezembro de 2008, na rubrica "Outras Provisões", consta o valor de 9.277.142 euros, onde está incluído o montante de 4.379.912 euros destinado a fazer face a determinadas contingências. Em 31.12.07 esta provisão tinha o valor de 13.772.006 euros e no decorrer de 2008 a referida provisão foi anulada em 9.392.094 euros, quantia que foi registada como proveito do exercício. Não existindo informação suficiente que ateste a natureza e a possibilidade de materialização das referidas contingências, não me é possível concluir quanto à exigibilidade do montante de 4.379.912 euros, nem, tampouco, quanto à razoabilidade do registo daquele proveito no exercício de 2008.

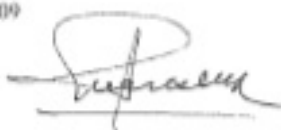
#### OPINIÃO

8. Em minha opinião, excepto quanto aos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários caso não existisse a limitação descrita no parágrafo 6 acima, as demonstrações financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da **SATA INTERNACIONAL - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.**, em 31 de Dezembro de 2008 e o resultado das suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

#### ÊNFASE

9. No Balanço de 31 de Dezembro de 2008, na rubrica de "Outros Devedores", estão incluídas verbas a receber do Estado, no montante de 19.888.802 euros, respeitantes a compensações financeiras atribuídas no âmbito das contrapartidas pelo cumprimento das obrigações de serviço público prestado no transporte de passageiros nos percursos entre os Açores e o Continente e os Açores e a Madeira, em regime de code-share com a TAP, sendo que 12.905.450 euros referem-se ao exercício de 2008. Estas compensações financeiras, antes de autorizadas pelo Governo da República, estão sujeitas a verificação e parecer da Inspeção-Geral de Finanças. Dos referidos valores, a SATA INTERNACIONAL já recebeu em 2009 o montante de 7.672.447 euros.

Ponta Delgada, 23 de Março de 2009



Manuel Herberto de Medeiros Quaresma  
R.O.C. n.º 675

## RELATÓRIO ANUAL SOBRE A FISCALIZAÇÃO EFECTUADA

MANUEL HERBERTO DE MEDEIROS QUARESMA  
REVISOR OFICIAL DE CONTAS  
CONTRIB. N.º 905 978 817 - R.O.C. N.º 675

### RELATÓRIO ANUAL SOBRE A FISCALIZAÇÃO EFECTUADA



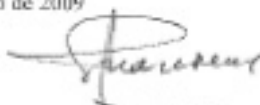
Ex.mo Conselho de Administração da  
**SATA INTERNACIONAL - Serviços e Transportes Aéreos, S. A.**

1. O presente Relatório é emitido nos termos do n.º 2 do art.º 451.º do Código das Sociedades Comerciais e da alínea a) do n.º 1 do art.º 52.º do Decreto-Lei n.º 224/08, de 20 de Novembro, diploma que aprovou o Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.
2. Procedi à revisão legal das contas da **SATA INTERNACIONAL - Serviços e Transportes Aéreos, S. A.** relativas ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2008, de acordo com as Normas Técnicas e as Directrizes de Revisão / Auditoria aprovadas pela Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e com a profundidade considerada necessária nas circunstâncias. Em resultado do exame efectuado emiti a respectiva certificação legal das contas com data de 23 de Março de 2009.
3. O meu trabalho incluiu entre outros aspectos, o seguinte:
  - a) Reuniões com a Administração e com o Técnico Oficial de Contas que preparou as demonstrações financeiras e leitura das actas respectivas, tendo solicitado e obtido as informações e os esclarecimentos que considere necessários;
  - b) Apreciação da adequação e consistência das políticas contabilísticas adoptadas pela Empresa e que se encontram divulgadas no Anexo ao Balanço e Demonstração dos Resultados;
  - c) Verificação da conformidade das demonstrações financeiras com os registos contabilísticos que lhes servem de suporte;
  - d) Análise do sistema de controlo interno, com vista ao planeamento do âmbito e extensão dos procedimentos de revisão / auditoria, tendo sido efectuados os testes de controlo apropriados;
  - e) Realização de testes substantivos de modo a ficar habilitado a avaliar a fiabilidade da informação financeira produzida, nomeadamente a confirmação junto de bancos, clientes e fornecedores dos saldos das contas, responsabilidades e garantias prestadas ou obtidas e análise e teste das reconciliações subsequentes, análise das reconciliações bancárias preparadas pela Empresa, análise e teste dos vários elementos de custos, proveitos, perdas e ganhos registados no exercício, dedicando também especial atenção ao seu balancamento, diferimento e acréscimo e, ainda, à verificação da situação fiscal da Sociedade e do cálculo e registo do IRC respeitante ao exercício de 2008.

MANUEL HERBERTO DE MEDEIROS QUARÉSMIA  
 REVISOR OFICIAL DE CONTAS  
 CONTRIB. N.º 105 978 817 - R.O.C. N.º 675

4. O volume de negócios da **SATA INTERNACIONAL** em 2008, constituído pela prestação de serviços, ascendeu a 163.361.167 euros, mais 1,90 % do que o obtido em 2007, que foi de 160.310.989 euros. Quanto aos custos e perdas, estes experimentaram um crescimento de 12,36 % em 2008, passando de 172.882.247 euros para 194.242.094 euros, portanto apresentando um crescimento muito superior ao verificado no volume de negócios. As rubricas da despesa que mais influenciaram aquele crescimento, logo também o prejuízo verificado no exercício, são as que respeitam aos fornecimentos e serviços externos, que sofreram um crescimento de 14,11 %, onde predominou o custo do jet fuel e lubrificantes com um custo de 61.783.120 euros, que no exercício anterior tinham atingido apenas 44.301.109 euros, e os custos com pessoal que experimentaram um crescimento de 23,74 %, justificados pelo acréscimo de actividade e pelos aumentos salariais do pessoal navegante.
5. O Balanço de 31 de Dezembro de 2008, inclui na rubrica "Outros Devedores e Credores" contas a receber do Estado no montante de 19.888.802 euros respeitantes a compensações financeiras atribuídas como contrapartida das obrigações de serviço público, das quais 12.905.450 euros respeitam ao ano de 2008, valores que, apesar da prudência havidada no seu cálculo, só poderão considerar-se realizados depois de aprovados pelo Ministério das Finanças, precedido de verificação e parecer da Inspeção-Geral de Finanças. Após 31 de Dezembro de 2008 e até à presente data, do saldo existente à data do Balanço, foi pago à Empresa o montante de 7.672.447 euros.
6. No Balanço de 31 de Dezembro de 2008, na rubrica "Outras Provisões", consta o valor de 9.277.142 euros, onde está incluído o montante de 4.379.912 euros destinado a fazer face a determinadas contingências. No decurso do exercício de 2008 foi anulada parte das provisões que transitaram de 2007, que era de 13.772.006 euros, pelo que a diferença no valor de 9.392.094 euros, foi registada como proveito do exercício. Não existindo nesta data informação suficiente que ateste a natureza e a possibilidade de materialização das referidas contingências, não me é possível concluir quanto à exigibilidade do montante de 4.379.912 euros e, também, quanto à razoabilidade do registo do proveito de 9.392.094 euros, nas rubricas "reversões de amortizações e ajustamentos", em 2008.
7. Não detectei, no exercício em análise, a ocorrência de situações anómalas que mereçam divulgação ou que invalidem as conclusões constantes da Certificação Legal das Contas, nem tenho conhecimento de factos supervenientes ao encerramento das Contas que afectem a validade das demonstrações financeiras elaboradas sob a responsabilidade do Conselho de Administração.
8. Foi-me entregue pela Administração a Declaração de Responsabilidade a que se refere o § 20.º das Normas Técnicas emitidas pela Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.
9. Em consequência das conclusões a que cheguei, através da análise efectuada, decidi emitir a Certificação Legal das Contas da **SATA INTERNACIONAL - Serviços de Transportes Aéreos, S. A.**, respeitante ao exercício de 2008, com uma reserva e uma ênfase, cujo conteúdo foi como integralmente reproduzido neste Relatório.

Ponta Delgada, 23 de Março de 2009



Manuel Herberto de Medeiros Quaresma  
 R. O. C. n.º 675



**Deloitte**

Deloitte & Associados, SROC S.A.  
Inscrição na OROC nº 43  
Registo na CMM nº 231

Página 2 de 2

#### Opinião

5. Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários caso não existisse a limitação descrita no parágrafo 4 acima, as demonstrações financeiras referidas no parágrafo 1 acima, apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da Sata Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A. em 31 de Dezembro de 2008, bem como o resultado das suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

#### Ênfase

6. O Balanço em 31 de Dezembro de 2008, inclui na rubrica de “Outros devedores” contas a receber do Estado no montante de 19.888.802 Euros, referentes a compensações financeiras atribuídas como contrapartida das obrigações de serviço público, das quais 12.905.450 Euros referem-se ao exercício de 2008 (Nota 49). Estas compensações financeiras estão sujeitas a verificação e aferição pela Inspeção Geral de Finanças e aprovação pelo Governo. Após 31 de Dezembro de 2008 e até à presente data, foi pago à Empresa o montante de 7.672.447 Euros.

Lisboa, 13 de Março de 2009



DELOITTE & ASSOCIADOS, SROC S.A.  
Representada por Carlos Seruflim de Aguiar Alves Caetano

