



# 2025

RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO **SATA AIR AÇORES**



## Bem-vindo a bordo

A SATA Air Açores é a companhia aérea regional do arquipélago dos Açores. Embora tenha iniciado a sua atividade comercial de transporte de passageiros e carga em 1947, a sua origem remonta à criação da Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos, em 1941, que esteve na base do desenvolvimento da aviação comercial no arquipélago. A companhia foi estabelecida com o propósito de mitigar o isolamento geográfico do arquipélago, tendo iniciado a sua operação com a realização de ligações inter-ilhas entre as ilhas de São Miguel, Santa Maria e Terceira. Mais tarde, alargou sucessivamente a sua rede de rotas com o objetivo de servir as nove ilhas do arquipélago, missão que cumpre há quase oito décadas.

# Índice

## 1 Grupo SATA

- 4 MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
- 6 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES
- 8 VISÃO | MISSÃO | VALORES
- 10 GRUPO SATA
- 12 ROTAS
- 14 FROTA
- 16 A ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

## 2 Modelo de Governo

- 18 COMPROMISSOS
- 24 MODELO DE GOVERNO
- 26 GESTÃO DO RISCO

## 3 Social

- 31 INDICADORES CHAVE
- 32 AS NOSSAS PESSOAS
- 36 OS NOSSOS CLIENTES E COMUNIDADE

## 4 Ambiente

- 38 INDICADORES CHAVE
- 40 DESAFIOS DA AVIAÇÃO NAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS
- 42 COMPROMISSOS
- 42 RESULTADOS
- 50 PROJETOS E INICIATIVAS

## 5 Desempenho

- 54 INDICADORES CHAVE
- 56 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 60 TRANSPORTE AÉREO EM 2025
- 64 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 68 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 74 SOBRE O RELATÓRIO
- 75 GLOSSÁRIO
- 76 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

## 6 Anexos

- 78 RELATO DA TAXONOMIA AMBIENTAL
- 80 METODOLOGIAS
- 86 ANEXOS FINANCEIROS

# Mensagem do Conselho de Administração



Há pouco mais de um ano o Conselho de Administração da SATA apresentou publicamente um Plano de Sustentabilidade Financeira para o grupo. As ambições eram claras: virar a página dos resultados negativos e promover a estabilidade. Os resultados que agora se apresentam já refletem os efeitos de uma parte significativa daquele plano e indicam que estamos na rota certa. Mas também representam uma responsabilidade acrescida perante todos os nossos *stakeholders*, desde parceiros a clientes, passando pelos trabalhadores e acionistas.

A execução deste plano assumiu-se como um eixo central da atuação do Conselho de Administração ao longo de 2025. A implementação de um conjunto articulado de medidas de natureza operacional, comercial e financeira permitiu uma melhoria gradual e sustentada dos resultados, traduzida, no final do exercício, numa evolução positiva na ordem dos 20 milhões de euros, o que conduziu o EBITDA anual novamente para terreno positivo.

Em 2025, a opção estratégica passou por reduzir a operação em mercados menos consolidados e reforçar a aposta na Missão Açores, nomeadamente na ligação dos Açores a Portugal continental e à Diáspora Açoriana. Esta decisão contribuiu de forma clara para a redução dos custos operacionais e para uma operação globalmente mais eficiente. Permitiu, ainda, promover a revisão de processos internos, com vista à diminuição de custos e à criação de soluções e serviços que possibilitaram a diversificação das fontes de receita das transportadoras.

Apesar das melhorias registadas, o ano de 2025 revelou-se particularmente exigente do ponto de vista interno e organizacional. Os custos com pessoal que resultaram da renegociação de acordos coletivos de trabalho, continuaram a manifestar-se em 2025 e acentuaram os custos fixos. Por outro lado, prosseguiu o trabalho associado ao processo de privatização da Azores Airlines, bem como a análise e reorganização da área de handling da SATA Air Açores, com vista à sua cisão e privatização, cumprindo-se, assim uma das exigências da Comissão Europeia. São processos complexos, que exigem um significativo esforço de planeamento, coordenação e articulação interna.

Ao operar numa região ultraperiférica como o Arquipélago dos Açores, as companhias aéreas do Grupo SATA não ficaram imunes à instabilidade decorrente do contexto geopolítico internacional, que afetou a cadeia de fornecimento do setor aeronáutico e condicionou a disponibilidade de componentes

essenciais à manutenção das aeronaves. Os sucessivos adiamentos na conclusão de trabalhos de manutenção em aeronaves de ambas as companhias resultaram, em determinados períodos, na sua indisponibilidade, o que impôs o recurso ao aluguer de aeronaves em regime de ACMI para assegurar a continuidade da operação aérea ao Arquipélago. Ainda assim, o Grupo registou uma melhoria da performance operacional face ao ano anterior, evidenciada pelo aumento da receita por quilómetro voado e pela melhoria da taxa de ocupação, refletindo o esforço desenvolvido no sentido do aumento da eficiência das operações.

No que respeita à atividade de gestão de infraestruturas aeroportuárias, a SATA Gestão de Aeródromos beneficiou da subida consistente do tráfego aéreo no Arquipélago dos Açores e de uma gestão criteriosa dos recursos disponíveis, o que permitiu alcançar um resultado financeiro positivo.

Estamos na rota certa, mas continuamos a ter pela frente um caminho exigente e desafiante. Com sentido de responsabilidade e realismo, o Conselho de Administração reafirma que o processo de consolidação do Grupo SATA é exigente e de médio prazo, subsistindo desafios estruturais inerentes à operação aérea em regiões ultraperiféricas.



**O Grupo SATA mantém firme o seu compromisso com a missão de serviço público ao serviço dos Açores, assegurando a mobilidade de pessoas e bens, com base numa gestão orientada para a sustentabilidade. Somos um parceiro indispensável da região e promovemos a sua economia e mobilidade.**

**O Conselho de Administração agradece a confiança dos acionistas, o apoio das instituições, a colaboração dos parceiros e, de forma muito especial, o empenho, profissionalismo e dedicação de todos os trabalhadores do Grupo SATA.**

# Continuidade das operações

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, em conformidade com os requisitos legais, o qual pressupõe que o Grupo continuará em funcionamento no futuro previsível, não existindo intenção do Conselho de Administração, nem necessidade de cessar as suas atividades.

Não obstante a existência de incertezas materiais sobre os pressupostos subjacentes à continuidade das operações, a aplicação deste pressuposto assenta na convicção do Conselho de Administração de que estão reunidas as condições necessárias para a manutenção da atividade operacional do Grupo SATA, tendo em consideração: (i) a prossecução das medidas constantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, cujo cumprimento se encontra a ser monitorizado por parte da Comissão Europeia, motivando a aceitação da prorrogação do prazo para a conclusão das referidas medidas até 31 de dezembro de 2026, (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA, (iii) a conclusão favorável do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines até ao final do ano de 2026, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a conclusão favorável do processo de *carve-out* e subsequente privatização da unidade de negócio do handling, que integra as contas da SATA Air Açores a 31 de dezembro de 2025, (v) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e adjudicação das obrigações de serviço público (OSP) territoriais à Azores Airlines, determinado em fevereiro de 2026, (vi) a capacidade de financiamento da SATA no que respeita à expectativa de obtenção de reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores (ver nota 34), (vii) a respetiva capacidade de monetização das OSP da Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos




---

**As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e do Grupo SATA e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis (ver Nota 34), as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.**

e SATA Air Açores, e (viii) a expectativa de continuidade de uma avaliação positiva por parte da Comissão Europeia relativamente ao grau de cumprimento do Plano de Reestruturação, no contexto das interações em curso, e de eventual suporte financeiro adicional.

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e consequente melhoria dos resultados operacionais e financeiros, tendo para o efeito desenvolvido em meados de 2024 um Plano de Sustentabilidade Financeira, composto por 41 medidas, com impacto financeiro plurianual total de cerca de 65 milhões de euros, destinado à melhoria dos resultados económicos e à redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os efeitos positivos deste plano refletiram-se na melhoria dos resultados registados em 2025 e continuam a evidenciar-se nas projeções subjacentes ao Orçamento de 2026, em linha com a performance observada nos primeiros meses desse exercício.

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra dependente: (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (ii) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, com prazo prorrogado até 31 de dezembro de 2026, (iii) da continuidade de implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, (iv) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding em capital, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA, (v) da concretização do processo de privatização da Azores Airlines, (vi) da concretização do *carve-out*

e subsequente privatização da unidade de negócio do handling, e (vii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e adjudicação formal do contrato de obrigações de serviço público territoriais à Azores Airlines.

Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade da Empresa em manter a continuidade das suas operações.

O Conselho de Administração não considera que os cenários mais pessimistas sejam prováveis para colocar em causa a utilização do princípio da continuidade das operações nas presentes demonstrações financeiras.



**Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Empresa se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.**



---

**Ligamos as nove ilhas do Arquipélago dos Açores com base em princípios que nos definem: a genuinidade no que fazemos, a hospitalidade que nos representa e a liderança com que enfrentamos cada desafio.**



# *Visão*

Ser reconhecidos em todo o mundo  
como a melhor opção para viajar  
para e dentro do arquipélago dos Açores.

# *Missão*

Promover a conectividade do arquipélago dos  
Açores de uma forma sustentável, contribuir para  
o desenvolvimento da região e criar valor para a  
comunidade onde estamos inseridos.

# *Valores*

Genuinidade,  
na paixão que temos pelo que fazemos.

Hospitalidade,  
herdada das nossas origens açorianas e reflexo do orgulho  
que sentimos em ser anfitriões dos nossos destinos.

Liderança,  
essencial para servir os nossos clientes com eficiência,  
pontualidade e qualidade, em todas as situações.

---

**Nascemos do sonho de cinco açorianos que quiseram quebrar o isolamento geográfico do arquipélago. Hoje continuamos a materializar este sonho, procurando levá-lo cada vez mais longe.**

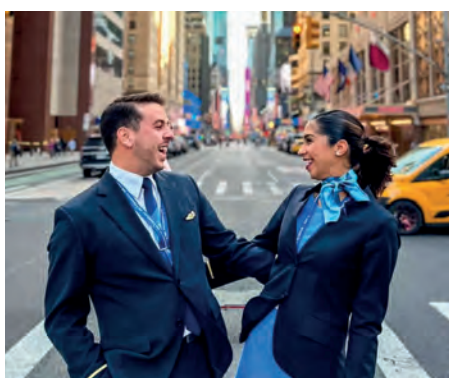


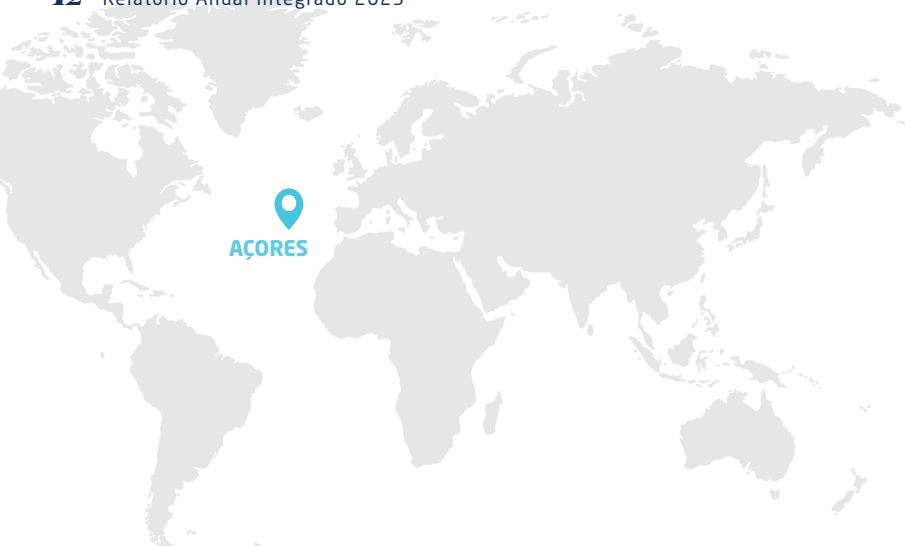


# Grupo SATA

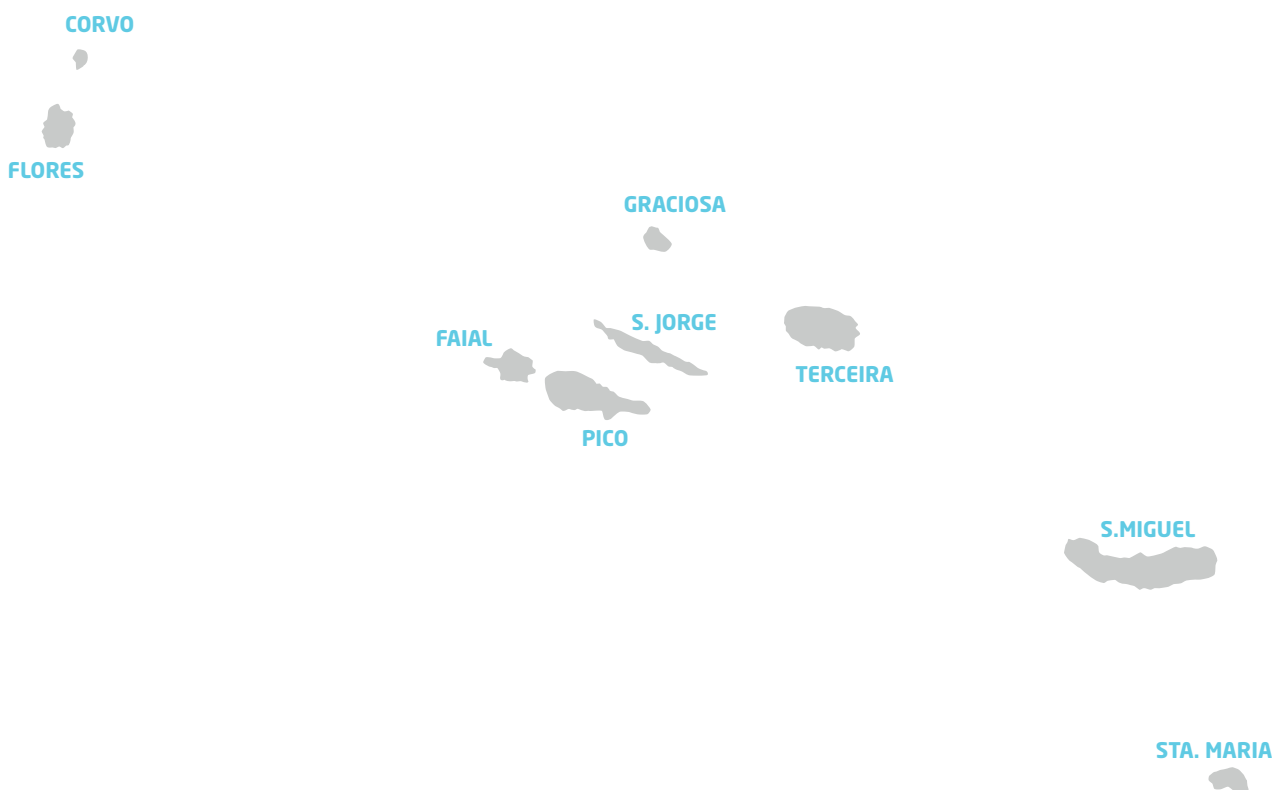
O Grupo SATA já está longe do pequeno núcleo familiar da década de quarenta. Cerca de 1800 trabalhadores participam com a sua dedicação e profissionalismo no desenvolvimento deste projeto.

O Grupo SATA é hoje um grupo de empresas que desenvolve atividades relacionadas com o transporte aéreo de passageiros e carga. Para além de duas companhias aéreas, o universo das empresas SATA fica completo com a SATA Gestão de Aeródromos, que se ocupa da gestão de várias infraestruturas aeroportuárias dos Açores, e com a SATA Holding que detém as participações nas três empresas operativas do Grupo. Membros da IATA (*International Air Transport Association*) e da ERA (*European Regional Airlines Association*), as companhias aéreas do Grupo SATA, bem como as unidades de negócio da Manutenção e Engenharia e do Handling têm visto o mérito e profissionalismo das suas equipas reconhecido pelas mais distintas certificações do setor.





**Em 2025,  
a companhia aérea  
chegou a operar,  
no pico da estação de  
verão IATA, mais de  
oitenta voos inter-ilhas,  
por dia.**



## Arquipélago dos Açores

Com mais de 19.000 voos realizados por ano, a SATA Air Açores é uma presença incontornável na vida das nove ilhas.





---

*Uma frota versátil e  
adaptada à singularidade  
da operação aérea inter-ilhas.*



# Frota

## Frota

A SATA Air Açores conta com cerca de oito décadas de operação aérea entre as ilhas do Arquipélago dos Açores. Com o propósito de bem servir a população residente e os visitantes, a companhia aérea tem contado com uma frota versátil, adaptada ao tipo de operação aérea que realiza, composta por modelos Bombardier Dash 8 Q400 NextGen e Bombardier Dash 8 Q200.



---

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

# Rumo a um futuro mais sustentável

A preocupação com o futuro das próximas gerações tem guiado o trabalho desenvolvido pelo Grupo SATA.

Construir uma relação mais equilibrada com a natureza e com a comunidade é um esforço coletivo e contínuo, que exige adaptação constante a novos desafios. Mais do que um projeto isolado, representa uma forma responsável de atuar na vida e nos negócios. Investir tempo e recursos em iniciativas que promovam a sustentabilidade ambiental e social é uma prioridade para o Grupo. Esta abordagem reflete uma gestão consciente e comprometida, que reforça o papel da organização como agente de desenvolvimento na Região e como participante ativo na transformação que todos ambicionamos – nas empresas, na sociedade e no mundo.

**Trata-se de um processo permanente, transversal e evolutivo, cuja credibilidade se constrói passo a passo, através de objetivos concretizados e de práticas consistentes. Alinhado com a sua Missão, Visão e Valores, o Grupo SATA integra a sustentabilidade como eixo estratégico do negócio, sustentado em compromissos e princípios que reforçam o valor acrescentado e a competitividade da organização.**

Sete Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 2, 3, 5, 8, 12, 13, 15) são considerados prioritários, por terem influência direta na redução dos impactos provocados pela atividade e no progresso sustentável da organização. O objetivo de sustentabilidade ODS 16 representa um contributo indireto, designadamente, através do estabelecimento de parcerias com organizações que desenvolvem projetos com enfoque nas causas sociais e ambientais.



**Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos.**



**Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis.**



Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades.



Alcançar a igualdade de género e empoderar todas as mulheres e raparigas.



Promover o crescimento económico inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho digno para todos.



Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos.



Proteger, restaurar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, travar e reverter a degradação dos solos e travar a perda de biodiversidade.



Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas a todos os níveis.





# *Modelo de Governo*

O modelo de governo das empresas do Grupo SATA persiste na construção de um caminho de governança alinhado com os objetivos de desenvolvimento sustentável.

Alinhamento com os ODS



# Modelo de Governo

## Os nossos compromissos

Um sistema *governance* eficaz é essencial em todas as organizações, de forma a garantir que os riscos críticos são mapeados e mitigados e que todas as oportunidades relevantes que possam surgir na sequência de um clima em mudança são identificadas e abordadas. Isto inclui a adoção de políticas e práticas internas bem como a colaboração com as partes interessadas para que estas implementem práticas semelhantes.

---

*Para mitigar esses riscos, as empresas do Grupo SATA implementam um programa de iniciativas com o intuito de estabelecer procedimentos que protejam os dados pessoais. Além disso, procuram monitorizar e aprimorar constantemente a conformidade com o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) e demais legislação relacionada com a privacidade.*



O modelo de *Governance* assenta assim:

Na implementação de uma filosofia de gestão, com competências adequadas e capacidade produtiva em prol do cumprimento da sua missão;

Na adoção das melhores práticas de gestão, em conformidade com a missão das empresas públicas regionais e do setor empresarial da Região;

No desenvolvimento de uma cultura organizacional voltada para a excelência do desempenho, que capacite as Empresas a prosperar na busca da sustentabilidade empresarial, assente, fundamentalmente, numa filosofia de gestão que contemple as dimensões económica, ambiental, social e ética.

As políticas corporativas que fornecem princípios orientadores estão acessíveis através do portal de comunicação interna My SATA e são tornadas públicas, à medida que vão sendo criadas ou atualizadas, no site corporativo. Podem ser consultadas em [azoresairlines.pt](https://www.azoresairlines.pt).



## ***Profissionalismo, integridade, transparência e independência***

são princípios éticos e de negócio responsável, que se encontram consagrados no nosso Código de Ética e de Conduta.

## ***Ética***

Assumimos o compromisso de atuar de forma ética e responsável com os nossos trabalhadores, clientes, fornecedores e parceiros de negócio.

Conscientes do impacto que têm na nossa reputação e de modo a assegurar o alinhamento de toda a organização com os valores que defendemos, dispomos de ferramentas, estruturas e mecanismos de controlo interno que garantem uma gestão criteriosa destas matérias, apostando, acima de tudo, numa contínua sensibilização e compreensão da importância destes temas.

Com este objetivo, promovemos uma comunicação adequada de forma a assegurar a **disseminação da cultura ética por toda a Empresa, publicando nos diversos canais internos ao longo do ano** vários apontamentos sobre a importância da Ética e da Conduta na nossa atividade.

Promovemos o nosso Código de Ética e de Conduta, bem como todas as Políticas e Regulamentos Internos que

concretizam e especificam os princípios que advogamos. **Procedemos à revisão e atualização do Código de Ética e de Conduta e reforçamos a confiança dos trabalhadores no processo de gestão de denúncias através de várias ações de divulgação.**

Ainda no que respeita aos nossos fornecedores, temos testemunhado uma **significativa evolução no cenário regulatório e expectativas da sociedade em relação às cadeias de fornecimento**. Reconhece-se a responsabilidade das empresas em questões fundamentais como os direitos humanos, as condições laborais, a integridade, a cibersegurança e a promoção da circularidade. Para esse efeito e no âmbito do nosso processo de *procurement*, deu-se continuidade ao processo de pré-avaliação de fornecedores considerando três âmbitos de risco: Financeiro, *Compliance* e ESG. Além disso, espera-se que possam contribuir para aumentar a sua transparência e a rastreabilidade.





# Compliance Conformidade e Rigor

O cumprimento da legislação e regulamentação, quer externa, quer interna, constitui um compromisso fundamental para as empresas do Grupo SATA, pelo que a *Compliance* desempenha um papel crucial na governança corporativa, especialmente num ambiente empresarial cada vez mais regulado e globalizado.

Promovemos uma cultura de transparência, integridade e responsabilidade dentro da organização. Isso significa que os trabalhadores são incentivados a agir de maneira ética e em conformidade com os padrões e políticas estabelecidos.

Desta forma, adotamos uma política de *compliance* de tolerância zero em relação a qualquer violação das regras legais e regulamentares aplicáveis, especialmente, no que diz respeito à prevenção e combate de atividades ilícitas, como suborno, corrupção e branqueamento de capitais e financiamento do terrorismo, entre outros.

Para levar à prática este compromisso, a Direção de *Governance* e *Compliance* tem um papel fundamental na promoção de uma cultura organizacional baseada na ética e integridade, o que inclui **educação e formação de trabalhadores sobre as políticas e práticas éticas da empresa.**

Compete-lhe também implementar e **gerir um sistema de controlo interno de Gestão de Risco** que permita um apoio à tomada de decisão responsável fornecendo orientação e suporte à liderança e aos trabalhadores de forma a garantir que as decisões tomadas estejam alinhadas com os valores e objetivos da Organização, bem como com as leis e regulamentos aplicáveis.

**Esta preocupação demonstra uma clara intenção da gestão de topo em garantir que toda a organização contribui para a implementação dos objetivos estratégicos da empresa e que se encontra assegurada a sustentabilidade e o sucesso a longo prazo do Grupo SATA.**

Ainda no âmbito do nosso compromisso em matéria de *Compliance* foram **criados e disponibilizados diversos canais para a submissão de denúncias**, alguns deles globais e outros específicos para determinadas matérias.

A gestão destas denúncias é assegurada de forma confidencial e independente pelo *Chief Compliance Officer*, a quem compete, entre outras, analisar e investigar as denúncias relacionadas com alegadas violações do Código de Ética, e elaborar propostas sobre medidas a adotar em consequência das investigações.

Código de Conduta - denúncias registadas na SATA Air Açores	2024	2025
Potencialmente éticas	2	0
Efetivamente éticas	0	1
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	1	0
Corrupção e infrações conexas	0	0

**No final de 2025, foi concluída a análise da denúncia registada, após submissão a processo de inquérito em contexto laboral, ao abrigo das disposições do Código do Trabalho. Especificamente, no âmbito da Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas não foram recebidas quaisquer denúncias nem identificadas operações suspeitas em 2025.**

Com este âmbito disponibilizamos uma **Linha de Ética**, que permite a qualquer colaborador ou *stakeholder* relacionado com a empresa comunicar irregularidades, encontrando-se aprovado um Regulamento para este Canal de Denúncias de Irregularidades (*whistleblowing*).

Esta Linha de Ética assegura:

- A exaustividade, integridade e conservação das denúncias;
- A confidencialidade da identidade ou o anonimato dos denunciante e a confidencialidade da identidade de terceiros mencionados na denúncia;
- Que o acesso de pessoas não autorizadas à informação seja impedido;
- A independência, a imparcialidade, a confidencialidade, a proteção de dados, o sigilo e a ausência de conflitos de interesses das pessoas ou serviços designados pela empresa para a receção e seguimento das denúncias;
- A imediata eliminação de todos os dados pessoais que não sejam relevantes para o tratamento da denúncia.

Paralelamente foram disponibilizados outros canais de comunicação específicos para pedidos de esclarecimento ou reportes vários de irregularidades, devidamente identificados no nosso Código de Ética e Conduta.

O Grupo SATA garante proteção legal a quem denuncie ou divulgue publicamente infrações sempre que o faça de boa-fé e tenha fundamento sério para crer que as informações que denúncia são verdadeiras. Assegura que não há atos de retaliação contra o denunciante, incluindo ameaças e tentativas de atos ou omissões, que, direta ou indiretamente, em contexto profissional e motivado pela denúncia interna, externa ou divulgação pública da infração pelo denunciante, cause ou possa causar a este último, de modo injustificado, danos patrimoniais ou morais.

# Proteção dos dados pessoais

O estrito respeito pela privacidade e pela proteção dos dados pessoais dos seus clientes, trabalhadores, prestadores de serviços, fornecedores, parceiros e demais *stakeholders* é assumido pelo Grupo SATA como um compromisso a seguir na sua atividade e em toda a cadeia de valor.

Este compromisso encontra-se na nossa Política de Proteção de Dados Pessoais nos termos da qual assumimos o compromisso do cumprimento do tratamento de dados em observância dos princípios de:

- 1. Lealdade e Transparência:** informamos todos os nossos clientes, utentes, trabalhadores, fornecedores e parceiros sobre como processamos os seus dados pessoais, porque o fazemos, durante quanto tempo os conservamos e com quem os partilhamos.
- 2. Minimização:** recolhemos e tratamos os dados estritamente necessários à finalidade a que se destinam.
- 3. Exatidão:** implementámos procedimentos capazes de assegurar que os dados pessoais sejam corretos e atualizados sempre que necessário, tomando as medidas adequadas para que os dados inexatos sejam apagados ou retificados sem demora.
- 4. Confidencialidade e Integridade:** implementámos medidas para que os dados pessoais sejam tratados de forma a que se garanta a sua segurança, incluindo a proteção contra o tratamento não autorizado ou ilícito e contra a sua perda ou destruição, adotando as medidas técnicas e organizativas adequadas a evitar o acesso indevido e a utilização dos dados por pessoas não autorizadas.
- 5. Limite da Finalidade:** apenas tratamos os dados pessoais para finalidades legítimas e claramente delimitadas.
- 6. Limite da Conservação:** os dados pessoais são conservados apenas durante o período necessário para as finalidades previstas para o tratamento.

Para endereçar estes riscos, as empresas do Grupo SATA mantêm um programa de iniciativas com o objetivo de implementar procedimentos capazes de proteger os dados pessoais, bem como para monitorizar e melhorar continuamente a conformidade do seu tratamento nos termos do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) e outras regulamentações com impacto na privacidade. Foi definido um conjunto de metodologias com vista a salvaguardar a proteção de dados em todos os novos projetos, com o intuito de monitorizar a forma como podem impactar a privacidade dos titulares de dados, nomeadamente:

- avaliações de risco e de impacto;
- processos de *Privacy by Design* e *by Default*;
- resposta ao exercício de direitos;
- gestão de subcontratantes;
- tratamento de violações de dados pessoais;
- obrigações de confidencialidade, de sigilo e de proteção de dados pessoais, através de termos de responsabilidade e acordos de tratamento de dados por parte de trabalhadores e parceiros.

Por outro lado, e através de análises de risco, tem-se aumentado os níveis de exigência junto dos parceiros do Grupo SATA.

Em prol da transparência e integridade, disponibilizamos as nossas políticas de privacidade, assim como os contactos do Encarregado de Proteção de Dados (EPD) em todos os documentos que procedem à recolha de dados, bem como os contactos do Grupo SATA enquanto entidade responsável pelo tratamento de dados, através dos quais os titulares dos dados podem exercer os seus direitos e solicitar informação ou esclarecimentos sobre a forma como os seus dados são tratados.

## Direitos dos Titulares

- 1 DIREITO DE ACESSO
- 2 DIREITO À NÃO SUJEIÇÃO A DECISÕES AUTOMATIZADAS
- 3 DIREITO À TRANSPARÊNCIA
- 4 DIREITO AO APAGAMENTO
- 5 DIREITO À RETIFICAÇÃO
- 6 DIREITO À LIMITAÇÃO
- 7 DIREITO À NOTIFICAÇÃO
- 8 DIREITO À PORTABILIDADE
- 9 DIREITO À OPOSIÇÃO



# Modelo de Governo

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

## ASSEMBLEIA GERAL

**Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel**  
**Secretário: Joana Torres Decq Mota**

### Responsabilidades

- Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);
- Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;
- Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.

### Remuneração

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

### Reuniões

N.º reuniões: 6 | % de participação: 100%

### Principais deliberações

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

## CONSELHO FISCAL

**Presidente: Manuel Luis Fernandes Branco**  
**Vogais do Conselho Fiscal: Carlos Eduardo Ferreira Oliveira, Sofia Teves Mendonça**

### Responsabilidades

- Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;
- Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos padrões internacionais definidos.

### Remuneração

Foi fixada a remuneração mensal de 600€ para o Presidente e de 400€ para os restantes vogais. O vogal suplente não auferir remuneração.

## REVISOR OFICIAL DE CONTAS

**Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.**

### Remuneração

14.650,00€ pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.

# Modelo de Governo

## CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



**Rui Miguel Furtado Coutinho**

**Presidente do Conselho de Administração**

Remuneração  
13.685,00 €

Reuniões  
N.º reuniões: 47 | % de participação: 100%

**Pelouros**

- Secretaria Geral
- Direção de Sustentabilidade
- SATA Gestão de Aeródromos
- Gabinete de Proteção de Dados
- Gabinete de Auditoria Interna
- Direção de *Corporate Business Development*
- Direção de *Governance e Compliance Legal*
- Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança e Saúde no Trabalho
- Gabinete de Planeamento de Contingência de Greves
- Payment Manager
- Gabinete de Irregularidades



**Sandro Manuel Botelho Raposo**

**Vogal Executivo do Conselho de Administração**

Remuneração  
13.158,00 €

Reuniões  
N.º reuniões: 47 | % de participação: 100%

**Pelouros**

- Direção de Operações de Voo
- DTF/DTIT
- Direção de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade
- Direção de Manutenção de Aeronaves
- Direção de Operações Terrestres
- Direção de Rede e Receita
- Direção de Vendas & Marca, *Marketing e Comunicação*
- CCO
- Gabinete de Segurança
- Gabinete de Monitorização da Conformidade
- Gabinete de Segurança Operacional
- Gabinete de Planeamento de Emergência



**Tiago Alexandre Carvalho dos Santos**

**Vogal Executivo do Conselho de Administração**

Remuneração  
13.158,00 €

Reuniões  
N.º reuniões: 44 | % de participação: 94%

**Pelouros**

- Direção Financeira que inclui: i) Direção de Contabilidade e Fiscalidade e ii) Direção de Finanças Corporativas
- Gabinete de Relações Laborais
- Direção *Revenue Accounting*
- Direção Geral de Serviços Partilhados, que inclui: i) Sistemas de Informação; ii) Gestão de Contratos; iii) Tesouraria e Gestão de Terceiros; iv) Inovação e Qualidade; v) Gestão de Projetos; vi) Compras e Logística; vii) Operações de Recursos Humanos e viii) Planeamento e Suporte
- Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
- Gabinete de Serviços Jurídicos
- Direção de Desenvolvimento de Pessoas

**Vogal Não Executivo - Representante da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores**

**Célio Elmano Bettencourt Ferreira**

**A 1 de janeiro de 2026, tomaram posse os atuais administradores do Grupo SATA, com a seguinte composição: Tiago Alexandre Carvalho dos Santos, como Presidente do Conselho de Administração, Sandro Manuel Botelho Raposo e Bernardo António Oliveira, como Vogais do Conselho de Administração.**

# Gestão do risco

**O contexto altamente regulado, as oscilações da procura e da oferta face a conjunturas externas incertas, a volatilidade dos custos operacionais, as condições operacionais exigentes e complexas, e a própria tendência de liberalização, são características intrínsecas ao próprio setor do transporte aéreo, sendo por um lado potenciadoras de exposição ao risco, mas por outro, alavancas para uma cultura de segurança operacional e de gestão de risco há muito incorporadas nos processos de gestão e no “ADN” do Grupo. Esta cultura de segurança operacional, transversal a todas as áreas da empresa, tem permitido implementar de forma contínua mecanismos de identificação, mapeamento, monitorização e de avaliação dos riscos em processos existentes, promovendo a capacitação, implementação e atualização de novos modelos de gestão, com a finalidade de identificar o grau de vulnerabilidade e propor medidas para a sua mitigação.**

O modelo de gestão de risco assenta num sistema de controlo interno baseado em “3 linhas”, com o intuito de identificar e gerir adequadamente os riscos decorrentes da atividade, que assegura uma clara separação de funções e garante a sua independência, nos termos do qual a primeira linha é representada pelas áreas responsáveis pela operacionalização da gestão de risco e respetivos controlos no exercício das suas funções, nomeadamente as áreas de negócio. A segunda linha de defesa detém uma função de supervisão, sendo representada pelas funções-chave - gestão de risco, designadamente a área de compliance - cuja principal responsabilidade neste âmbito reside na sistematização das normas e políticas e monitorização do sistema de gestão de risco e controlo interno, realizando controlos de segundo nível. À terceira linha cabe uma função de auditoria independente, executada pela Auditoria Interna.

## RISCOS FINANCEIROS

### Risco da taxa de câmbio

A política de gestão do risco cambial do Grupo SATA assenta na monitorização das flutuações das principais taxas de câmbio podendo, em caso de necessidade, recorrer a instrumentos financeiros derivados, como forma de limitação da exposição das empresas do grupo a este tipo de risco.

Aplicada em 2025, verificamos que este foi novamente um ano de forte imprevisibilidade da variação do par EUR/USD, num contexto de elevada sensibilidade dos mercados às decisões de política monetária, à divergência macroeconómica entre os Estados Unidos e a zona euro. Ao longo do ano, este registou uma tendência de crescimento do euro, com o câmbio a sair de níveis próximos de 1,03 USD por euro no início do ano para valores superiores a 1,17 USD no final do ano, o que corresponde a uma valorização anual na ordem dos 13%.

### Risco de crédito

O risco de perda ou não recuperação de crédito dos clientes e restantes dívidas de terceiros, bem como das entidades financeiras onde o Grupo SATA mantém os seus depósitos, é gerido através da medição das perdas de crédito esperadas com base no agrupamento de contas a receber, de acordo com as características de risco de crédito comuns e no vencimento, perfis de pagamento das vendas e serviços prestados e das perdas de crédito históricas. Eventuais riscos de perda, consequência dos impactos macroeconómicos atuais, obrigam a uma avaliação da situação económica dos clientes e da possibilidade da existência de imparidades futuras.

### Risco de liquidez e capital

O risco de fontes de financiamento insuficientes para satisfazer as necessidades de saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, investimentos, remuneração dos acionistas e reembolso da dívida é avaliado e minimizado através da gestão centralizada das necessidades de tesouraria do Grupo SATA e pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias.

### Risco de taxa de juro

Em janeiro de 2023, perante um cenário de aumento das taxas de juro e da perspetiva da sua estabilização em níveis elevados, foi subscrito pela SATA Air Açores, um plano de proteção de juros com um cap de 3% sobre a Euribor. Este plano incluiu o pagamento de prémios, com base nas taxas de juro vigentes e suas perspetivas.

Com o aumento das taxas em novembro de 2023 e uma tendência de descida moderada, estimou-se que, a partir do verão de 2024, a Euribor diminuiria gradualmente, anulando a proteção de 3%.

Em maio de 2024, e perante o cenário de descida das taxas de juro, foi subscrito um novo produto financeiro, denominado “collar”, que oferece um cap para a Euribor e um floor mínimo, com recebimento de prémio em caso de aumentos superiores ao cap e pagamento de prémio caso as taxas desçam a um nível inferior ao floor fixado. A revogação antecipada do plano anterior resultou no recebimento de 1.122.600 EUR, tendo a nova contratação sido feita pela SATA Holding.

Em 2025, e devido à descida mais acentuada das taxas de juro, este plano de proteção resultou num pagamento de prémio, por parte da SATA Holding, no montante de 250 262,28 EUR.

## Todas as atividades do Grupo SATA integram a gestão do risco e incorporam o risco nos processos de gestão e de tomada de decisão.



### Risco de combustível

Ao longo de 2025, o custo do jet fuel evidenciou um comportamento caracterizado por elevada volatilidade, em linha com a instabilidade observada nos mercados energéticos internacionais e a exposição a fatores externos de natureza geopolítica e macroeconómica. Apesar da ocorrência de fases pontuais de estabilização ou contenção do preço unitário, o combustível manteve uma expressão muito relevante na estrutura de custos da SATA, continuando a constituir um dos principais fatores de risco económico-financeiro da atividade. A elevada sensibilidade deste custo a variações de mercado impõe uma monitorização contínua e uma gestão particularmente rigorosa, uma vez que evoluções desfavoráveis têm um impacto significativo e direto nos resultados da empresa, à semelhança do verificado em exercícios anteriores.

O combustível de aviação (jet fuel) representa um dos principais fatores de risco operacional, financeiro e estratégico para a companhia aérea. A sua relevância decorre não só do peso significativo nos custos operacionais, mas também da dependência externa do seu fornecimento, da volatilidade de preços e das crescentes exigências regulatórias e ambientais.

### RISCOS GOVERNANCE

#### Regulamentação do setor

As constantes alterações ao nível da regulação e orientações internacionais a que o Grupo SATA está exposto exigem uma monitorização orientada, eficaz e atempada para assegurar o sucesso das operações. O Grupo SATA mantém, através de departamentos especializados nestas matérias, um acompanhamento sistemático das orientações emanadas pelas Entidades Aeronáuticas, no sentido de se implementarem as medidas e orientações de segurança definidas.

#### Políticos

Sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos, a atividade do Grupo SATA está condicionada pelas grandes linhas estratégicas definidas pelo Governo Regional dos Açores. Nesta condição, é sensível aos ciclos políticos e às alterações que possam advir, sejam de âmbito regional ou nacional. O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar que está a cumprir com o que é a sua missão e a garantir a salvaguarda dos interesses das várias partes envolvidas.

### Riscos de conformidade

Os riscos de conformidade referem-se à possibilidade de uma organização enfrentar consequências negativas devido ao não cumprimento de leis, regulamentos, normas e políticas internas aplicáveis às suas operações. O Grupo SATA conta com a Direção de *Governance e Compliance Legal*, responsável por assegurar que a organização opere dentro dos limites legais, regulatórios e éticos, mitigando riscos jurídicos, financeiros e reputacionais, dispondo ainda de um Gabinete de Auditoria Interna que garante uma abordagem sistemática e disciplinada à avaliação e melhoria da eficácia dos processos de gestão de risco, controlo e governação, assim como, na área operacional, de um Gabinete de Monitorização da conformidade, que assegura a conformidade ao nível dos exigentes processos operacionais.

### Capital humano

O capital humano é um dos principais ativos do Grupo SATA, pois a qualidade dos serviços, a segurança operacional e o atendimento ao cliente estão diretamente relacionados com as competências, experiência e motivação dos seus trabalhadores. O Grupo SATA investe em práticas de gestão no intuito de garantir que as suas equipas estejam sempre alinhadas com as necessidades da organização e preparadas para enfrentarem os desafios do setor aéreo, assim como processos de retenção e valorização do talento.

### Ética e cultura organizacional

O Grupo SATA possui um Código de Ética e Conduta, divulgado junto de todos os trabalhadores, que estabelece orientações e padrões de atuação, identificando os princípios e as normas de conduta que cada um deve respeitar na promoção de um ambiente de trabalho íntegro, justo e honesto na relação com os seus *stakeholders*. Existe, também, um canal de reporte interno de comportamentos não éticos e de receção de reclamações relacionadas, e um plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas, que abrange todas as operações das empresas do grupo.

### Reputação e imagem

Para garantir uma imagem positiva e sólida, as empresas do grupo SATA procuram assegurar a qualidade do atendimento ao cliente, a ética nos negócios, alicerçar o seu desenvolvimento em princípios de sustentabilidade, na responsabilidade social e na transparência das

suas operações, assumindo que a comunicação objetiva com o público e o mercado é essencial para fortalecer e manter a confiança.

### Proteção de dados pessoais

Pela natureza da sua atividade, o Grupo SATA está naturalmente exposto a riscos referentes à gestão de dados e privacidade. No que diz respeito à defesa dos dados pessoais, foram implementadas diversas medidas de segurança, de caráter técnico e organizativo, de forma a proteger os dados pessoais contra a difusão, perda, uso indevido, alteração, tratamento ou acesso não autorizado, bem como contra qualquer outra forma de tratamento ilícito. As entidades terceiras que, no âmbito de prestações de serviços, procedam ao tratamento de dados pessoais do Cliente/ Utilizador em nome e por conta das empresas do Grupo SATA estão também obrigadas, por escrito, a executar medidas técnicas e de segurança adequadas que, em cada momento, satisfaçam os requisitos previstos na legislação em vigor e assegurem a defesa dos direitos do titular dos dados, nomeadamente, a proteção da privacidade e dos dados pessoais dos Clientes/ Utilizadores). Relativamente ao desenvolvimento e operacionalização do negócio, a segurança das tecnologias de informação e comunicação e a proteção de dados pessoais é assegurada pelo modelo de *Governance da Empresa* para estas matérias, através da implementação de um conjunto de políticas, que são permanentemente monitorizadas e revistas de acordo com as necessidades organizacionais.

### Gestão ambiental

O Grupo SATA dispõe de um programa de gestão ambiental certificado — o IEnvA (IATA Environmental Assessment) — que permite identificar, avaliar e monitorizar os aspetos e impactes ambientais das suas atividades. Este programa assegura, igualmente, a definição e o acompanhamento de objetivos, metas e medidas de mitigação. Adicionalmente, reconhece-se que as alterações climáticas influenciam diretamente a operação das empresas do Grupo, sendo por isso integradas na avaliação contínua dos riscos. Para além dos impactos associados às emissões, à gestão de resíduos e ao consumo de energia, as sucessivas alterações da legislação ambiental podem originar custos acrescidos — como os relacionados com licenças de carbono, combustíveis sustentáveis ou requisitos de reporte obrigatório — o que, aliado à necessidade de investir progressivamente em soluções sustentáveis, contribui para um aumento significativo dos custos operacionais.

Alinhados com as práticas do sector, o Grupo SATA assume compromissos estratégicos para mitigar os impactos ambientais, integrando princípios de sustentabilidade na gestão da sua atividade.

### **Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento**

O Grupo SATA tem como prioridade a promoção de mecanismos que garantam que todos os trabalhadores e prestadores de serviço se pautem por elevados padrões éticos, de integridade negocial, consciência, responsabilidade social e pelo rigoroso cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis.

Neste contexto, e em complemento do Código de Ética e Conduta, o Grupo SATA aprovou uma Política Anticorrupção que concretiza e especifica os princípios e deveres éticos nela constantes em matérias de honestidade e integridade, nomeadamente no que respeita à relação com terceiros, atribuição de patrocínios, aceitação de ofertas, benefícios e vantagens, gestão de conflitos de interesses e relação com terceiros. Neste âmbito, foi igualmente desenvolvida uma nova versão do Manual de Compras, bem como um Regulamento de Fornecedores.

Foi igualmente desenvolvida uma nova versão do Manual de Compras, bem como um Regulamento de Fornecedores. A fim de prevenir, detetar e sancionar atos de corrupção e infrações conexas, levados a cabo contra ou através da Empresa, o Grupo SATA desenvolveu um Programa de Cumprimento Normativo que engloba: i) plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas (PPR); ii) política anticorrupção; iii) canal de denúncias; iv) programa de formação. O plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas abrange controlos específicos nestas matérias, sendo anualmente objeto de verificação e reporte. Nele encontram-se definidos os procedimentos e controlos anticorrupção a ter em consideração nas áreas de maior preocupação.

O Grupo SATA tem uma política de tolerância zero face a qualquer ato de corrupção, a qual é permanentemente reforçada através de campanhas de divulgação e sensibilização internas, que incluem comunicações dos órgãos de gestão e ações de formação, nos termos do Regime Geral de Prevenção da Corrupção. São igualmente disponibilizados vários canais de reporte de irregularidades, geridos de forma autónoma, independente e confidencial/anónima pelo responsável pela conformidade (*Chief Compliance Officer*).

## **RISCOS OPERACIONAIS**

### **Segurança da informação**

No Grupo SATA, todas as áreas de negócio são suportadas por ativos de informação e comunicação geridos para garantir a Segurança da Informação de forma adequada. O Grupo SATA reconhece a Segurança da Informação como área estratégica para o negócio, assumindo esse compromisso ao nível da gestão de topo, tendo para o efeito criado na sua orgânica o Gabinete de Segurança de Informação com competências específicas nestas matérias.

No desenvolvimento de aplicações é assegurada a implementação de sistemas de autenticação robustos que permitem não só garantir o acesso à informação de forma controlada, como também, assegurar a autenticidade e fiabilidade da informação disponibilizada.

Prevenir, detetar e reagir às novas ameaças à Segurança da Informação no contexto presente e expetável num futuro, onde a dimensão cibernética se assume como um vetor do conflito entre estados, da extorsão económica, e proteção da propriedade intelectual são os vetores fundamentais que estiveram na base do reforço da atenção e robustecimento dos controlos implementados neste domínio.

A Política de Segurança de Informação, assume-se não apenas como um fator competitivo, gerador de confiança nos *stakeholders* (passageiros, trabalhadores, prestadores de serviços, parceiros de code-share, parceiros de alianças, bancos e financiadores), mas também como uma responsabilidade crítica no contexto social, considerando a qualificação das empresas do Grupo SATA como prestadores de serviços essenciais.

Esta política de carácter geral é progressivamente aprofundada através da definição de políticas específicas, constituindo este conjunto a base do Sistema Integrado de Segurança de Informação do Grupo SATA.

### **Safety Management System**

Alicerçado numa cultura de segurança e de incentivo ao reporte operacional e devidamente suportado por robustos sistemas de segurança operacional, o *Safety Management System* das empresas do Grupo SATA permite a identificação e mitigação de riscos e de ameaças a que as

operações estão expostas.

A estrutura de formação mandatória e recorrente, a análise e resposta a reportes, os grupos de trabalho, as ações de controlo de qualidade internas e externas (auditorias, inspeções, verificações, exercícios, simuladores, etc), permitem identificar causas, corrigir e controlar vulnerabilidades, ao mesmo tempo que possibilitam a revisão regular de procedimentos e a minimização da exposição a ameaças contra a segurança da aviação civil.

### **Intempéries, acidentes e outros constrangimentos**

A atividade do Grupo SATA está sujeita a vários eventos naturais, tais como maremotos, terremotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas, e eventos sociais como greves que, além de provocarem constrangimentos sociais, podem acarretar perda de receitas significativas e/ou custos adicionais.

Nas companhias aéreas do Grupo SATA existem procedimentos definidos no Plano de Resposta à Emergência e ocorrem inúmeras formações setoriais, sendo ainda realizados variados simulacros com o objetivo de assegurar a preparação, rapidez e a eficácia na resposta à emergência. Em situação de acidentes ou incidentes graves com aeronaves, são importantes ferramentas para a gestão do risco.

**Minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, são os principais objetivos que pretendemos atingir, tendo como fim último a sustentabilidade da empresa.**





# Social

Na SATA Air Açores, acreditamos que os nossos trabalhadores são a base do nosso sucesso e a força que promove a qualidade do nosso serviço. Em 2025, continuámos a fomentar um ambiente de trabalho saudável, seguro e motivador, apostando em ações de formação, bem-estar e valorização das equipas, com impacto direto na satisfação dos clientes e na ligação à comunidade.

Alinhamento com os ODS



# Social

## Trabalhadores

# 1.001

ano 2024: 991  
ano 2023: 922

## Horas de formação

# 70.905

ano 2024: 62.251  
ano 2023: 64.725

## Consultas médicas realizadas

# 676

ano 2024: 746  
ano 2023: 695

## Os nossos clientes e parceiros

Ao longo de 2025, foram implementadas diversas soluções orientadas para a otimização de processos em várias áreas da organização, com vista ao reforço da eficiência operacional. Estas iniciativas contribuíram para a melhoria contínua da qualidade dos serviços prestados, fortalecendo a relação de confiança e proximidade com os nossos clientes e parceiros.

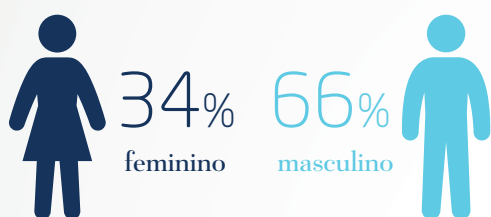


## A nossa comunidade

Continuámos a ir além do transporte diário de passageiros e mercadorias, reafirmando o nosso compromisso com o bem-estar das comunidades em que atua. Este empenho ficou patente através da realização de várias ações de apoio a iniciativas solidárias, culturais e desportivas, reforçando o nosso papel ativo na sociedade.



# As nossas pessoas



## TRABALHADORES POR GÉNERO

A análise da distribuição de trabalhadores por género na SATA Air Açores mostra uma presença mais elevada de profissionais do sexo masculino. Esta realidade resulta, em parte, do maior peso de funções operacionais, historicamente desempenhadas por homens. Ainda assim, reconhecemos que a diversidade e a inclusão são elementos essenciais para fortalecer um ambiente de trabalho dinâmico e plural, e verificamos um progresso gradual no equilíbrio entre géneros.



## TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

A distribuição geográfica dos trabalhadores da SATA Air Açores permaneceu estável face ao período anterior, mantendo-se concentrada, quase na totalidade, no arquipélago dos Açores. Regista-se apenas um trabalhador sediado em Portugal continental, circunstância que decorre do facto de todas as operações da empresa se desenvolverem integralmente no arquipélago.

## TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

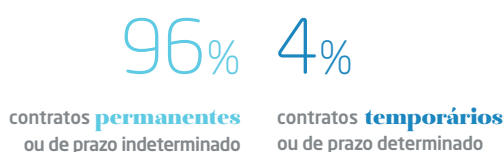
Trabalhadores por faixa etária	2025	2024	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	14	15	16
Geração X (1965-1984)	455	461	455
Geração Y (1985-1999)	483	477	432
Geração Z (a partir de 2000)	49	38	19
Geração Y em funções de liderança	21	18	16

O aumento da representatividade da Geração Y e Z, incluindo a Y em posições de liderança, evidencia o compromisso contínuo da empresa com a renovação de competências, a inovação e o equilíbrio entre experiência consolidada e novas perspetivas.

**A coexistência de diferentes faixas etárias favorece a transferência de conhecimento entre gerações e contribui para o fortalecimento da cultura organizacional.**

# As nossas pessoas

## TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



A proporção elevada de contratos sem termo evidencia o compromisso da empresa com a estabilidade profissional e a garantia de condições seguras de emprego. Por sua vez, os contratos a termo permitem adequar os recursos humanos às variações sazonais da atividade, assegurando a necessária flexibilidade operacional.

## INDICADORES DE FORMAÇÃO

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Handling	Outras áreas
Volume de formandos	<b>384</b>	<b>522</b>	<b>4.012</b>	<b>157</b>
Volume de horas	<b>15.576</b>	<b>7.577</b>	<b>45.192</b>	<b>2.562</b>

A qualificação das equipas é uma prioridade estratégica para a SATA Air Açores. Em 2025, verificou-se um aumento expressivo no número de ações de formação e de participantes, reforçando o compromisso da empresa com o desenvolvimento contínuo das competências internas.



# SATA saudável

## Consultas médicas periódicas

# 354

ano 2024: 382  
ano 2023: 491

## Consultas médicas ocasionais

# 91

ano 2024: 78  
ano 2023: 88

## Consultas médicas de admissão

# 231

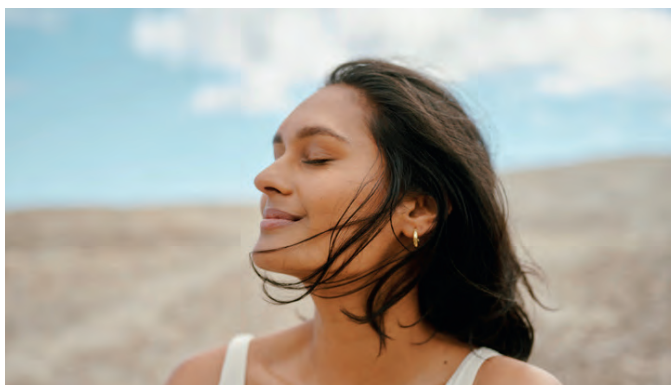
ano 2024: 286  
ano 2023: 116



## Programa SATA Saudável

O Programa SATA Saudável tem como principal objetivo assegurar um ambiente de trabalho seguro, equilibrado e promotor da saúde física e mental dos nossos trabalhadores. Em 2025, reforçamos este compromisso através da realização de consultas médicas, rastreios de saúde, parcerias especializadas e iniciativas de prevenção de riscos psicossociais.

Para além das consultas de rotina obrigatórias, dos rastreios periódicos e da comparticipação de seguros de saúde para todos os trabalhadores, continuámos a desenvolver projetos que visam apoiar o bem-estar físico, emocional e psicológico das nossas equipas. O programa assenta em três pilares fundamentais – Promoção, Prevenção e Intervenção – que orientam todas as ações implementadas.



## Iniciativas de promoção da saúde e bem estar

**Consultas de Psicologia (Programa SATA Saudável):** vídeo consultas gratuitas e acessíveis a todos os trabalhadores.

**Ginástica Laboral:** sessões semanais às quartas-feiras, gratuitas e abertas a todos os colaboradores.

**Wellbeing Sessions:** sessões mensais online dedicadas ao bem-estar, saúde mental, aconselhamento financeiro e outras temáticas relevantes.

Estas ações refletem o compromisso contínuo do Grupo SATA com a criação de um ambiente de trabalho seguro, saudável e centrado nas pessoas, promovendo a prevenção, o equilíbrio e o desenvolvimento global das nossas equipas.

Consultas de psicologia efetuadas<sup>1</sup>

208

ano 2024: 310

**Durante o ano de 2025 foram efetuados 29 rastreios nas diversas Escalas do Grupo SATA, abrangendo um total de 259 trabalhadores.**

## Mitigação de riscos e promoção da saúde e bem estar

Em 2025, reforçámos as medidas de prevenção e segurança no local de trabalho, com especial enfoque na mitigação de riscos e na promoção de um ambiente profissional saudável.

No âmbito da avaliação preventiva, foram realizados 29 rastreios de álcool e drogas, abrangendo 259 trabalhadores, contribuindo para a deteção precoce de comportamentos de risco e para a proteção da integridade das equipas.

Adicionalmente, efetuámos 10 auditorias de Segurança e Saúde no Trabalho em todas as Escalas do Grupo SATA, assegurando a conformidade dos espaços e promovendo práticas laborais seguras.

<sup>1</sup>Valores referentes ao universo do Grupo SATA.

# Os nossos clientes

Sendo os clientes o centro do nosso negócio e o foco principal das nossas iniciativas, implementámos projetos com o objetivo de melhorar continuamente nossos serviços.

9,4 MILHÕES  
de visitas ao nosso site

249.608  
chamadas atendidas  
ano 2024: 206.760

121.727  
emails tratados  
ano 2024: 119.595

27.738  
live chat e Messenger  
ano 2024: 25.642

144.830  
live Boot  
ano 2024: 141.610

500.000  
membros SATA IMAGINE  
10% aumento  
de membros  
comparativamente  
a 2024

## Iniciativas de Promoção

Em 2025, demos continuidade às iniciativas desenvolvidas em parceria com a Visit Azores e o Turismo de Portugal, reforçando o posicionamento da Região Autónoma dos Açores nos mercados internacionais. Através destas colaborações, realizámos campanhas de promoção turística direcionadas a mercados estratégicos como França, Espanha, Alemanha, Milão e Canadá (Montreal e Toronto). Estas ações contribuíram para consolidar a visibilidade da região, destacando a sua oferta única e potenciando a procura de destinos operados pela companhia.

## Ações de Responsabilidade Social e Presença nos Mercados

No âmbito do nosso compromisso social, foram realizadas sete ações de solidariedade ao longo do ano, fortalecendo a ligação do Grupo SATA à comunidade e reforçando o envolvimento com causas sociais relevantes. Paralelamente, marcámos presença nos principais mercados através de diversos meios de comunicação, incluindo mupis, rádio, revistas, jornais e banners digitais em várias plataformas, garantindo uma comunicação abrangente, consistente e alinhada com a estratégia de promoção da companhia.

## Experiência do Passageiro

Em 2025, continuámos a investir na criação de momentos diferenciadores a bordo, reforçando a proximidade com os nossos passageiros e tornando cada viagem mais memorável. Ao longo do ano, mantivemos a tradição de assinalar épocas festivas com pequenas ofertas e ações especiais que valorizam a

experiência de quem viaja connosco.

No Carnaval, oferecemos malassadas a bordo, trazendo um toque de tradição açoriana às nossas operações. No aniversário da SATA, celebrámos com a distribuição de rebuçados e promovemos um passatempo que contemplou a oferta do livro "SATA - de Sociedade de Estudos a Sociedade Gestora de Participações Sociais". Já no Natal, proporcionámos momentos de conforto com a oferta de chocolates e de uma bebida quente.

Paralelamente, implementámos, a partir de 2 de abril, um novo modelo de serviço buy on board, que permite aos passageiros aceder a uma oferta mais diversificada e adaptada às suas preferências. Esta mudança reforça o nosso compromisso com a personalização do serviço e com a melhoria contínua da experiência a bordo.

Estas iniciativas refletem a dedicação do Grupo SATA em proporcionar conforto, acolhimento e bem estar afirmando a experiência do passageiro como um eixo central da nossa estratégia de serviço.

43 Campanhas

70 Presenças em evento



Carnaval



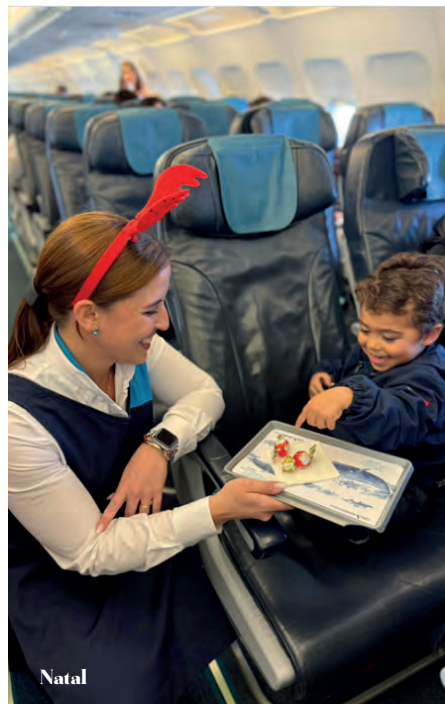
Visita de escolas



Participação nas festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres



Showcooking com Agentes de Viagens



Natal

## Redes Sociais

16.879  
novos seguidores

+ 2.858

+ 2.908

+ 11.113

% Média de interações do público com as publicações do Grupo SATA, como cliques, reações, partilhas, comentários, identificações e mensagens

1,51%

11,86%

5,58%



Aniversário SATA



# Ambiente

A SATA Air Açores tem implementadas várias medidas que promovem a diminuição da pegada ambiental. Apesar de se verificar um maior consumo de combustível, conseqüente da crescente operação aérea, continuamos a apresentar, gradualmente, uma melhoria na eficiência carbónica por passageiro transportado.

Alinhamento com os ODS



# Ambiente

## Emissões de CO<sub>2</sub> Âmbitos 1 e 2 (tCO<sub>2</sub>)

30.454

ano 2024: 29.685

ano 2023: 28.785

## Emissões por passageiro (gCO<sub>2</sub>/PKM)

143,1

ano 2024: 146,2

ano 2023: 151,2

## Fuel GSE/Viaturas (l)

157.908

ano 2024: 157.908

ano 2023: 159.440

## Eletricidade (KWh)

529.037

ano 2024: 969.184

ano 2023: 1.206.252

## Resíduos (t)

118,6

ano 2024: 125,8

ano 2023: 111,8

## Jet Fuel (t)

9.363

ano 2024: 9.079

ano 2023: 8.824



## Desafios da aviação nas alterações climáticas

O transporte aéreo foi a primeira indústria global a comprometer-se com a redução das emissões de carbono e combate às alterações climáticas.

77ª Assembleia Geral Anual da IATA em 2021  
e 41ª Assembleia Geral da ICAO em 2022

**Embora o setor da aviação seja responsável apenas por 2% a 3% das emissões globais de CO<sub>2</sub> produzidas pela atividade humana, esta é das indústrias mais pressionadas no combate às alterações climáticas pelos *stakeholders*.**

Alcançar a neutralidade carbónica até 2050 exigirá uma combinação desafiante do desenvolvimento de novas tecnologias de aeronaves, num novo paradigma nas operações ligadas ao setor aéreo, do repensar das infraestruturas conexas de apoio, na disponibilização em massa de combustíveis de aviação sustentável, bem como na captura e compensação de carbono. Este compromisso alinha o transporte aéreo com os objetivos do Acordo de Paris (estabelecido em 2015) para limitar o aquecimento global a 1,5°C.

**No dia 26 de fevereiro de 2025, a Comissão Europeia apresentou uma proposta para “simplificação” da legislação europeia em matéria de sustentabilidade, conhecida como “Omnibus”.**

Esta iniciativa surge na sequência do Relatório Draghi - Uma Estratégia de Competitividade para a Europa (apresentado setembro de 2024) - que alertou para a falta de produtividade na Europa e para o “desafio existencial” que isso apresenta para o Velho Continente. A proposta Omnibus surge também na sequência da recente Bússola de Competitividade apresentada pela CE, que prometeu tornar a economia da UE mais próspera e competitiva, nomeadamente através da redução da carga administrativa em 25% (e em 35% para as pequenas e médias empresas - PME) até ao final do mandato desta Comissão, em 2029.

O pacote de propostas legislativas afeta várias leis fundamentais para o Pacto Ecológico Europeu, incluindo: A Diretiva de Relato de Sustentabilidade Corporativa (CSRD); A Taxonomia da União Europeia (Taxonomia da UE); A Diretiva de Diligência Devida em Sustentabilidade Corporativa (CSDDD).

O pacote de simplificação Omnibus redefine o âmbito da CSRD, estabelecendo que ficam abrangidas pela obrigatoriedade de divulgação segundo as ESRS e Regulamento da Taxonomia as entidades da UE com mais de 1.000 trabalhadores e um volume de negócios líquido superior a 450 milhões de euros.

A Diretiva Omnibus foi publicada no Jornal Oficial da União Europeia a 26 de fevereiro de 2026 tornado efetivas estas alterações para os exercícios futuros.



**Embora o Grupo SATA não esteja abrangido pela obrigatoriedade desta diretiva, mantém o seu compromisso com a sustentabilidade e continua a reportar voluntariamente a informação prevista na CSRD.**

# Resultados em 2025



## Índices de Sustentabilidade

Nas Organizações, os índices ESG desempenham um papel estratégico, disponibilizando métricas padronizadas de medição de práticas ambientais, sociais e de governança das empresas. Além de atrair investidores focados em sustentabilidade, essas classificações impulsionam a transparência, fortalecem a confiança e posicionam as organizações como líderes responsáveis em seus setores. Nesse sentido, os *ratings* ESG não são apenas uma ferramenta de avaliação, são também uma bússola que guia as empresas no seu caminho de sustentabilidade. As boas práticas ambientais e sociais, aliadas a uma governança eficaz, têm impacto direto no relacionamento com investidores e outros *stakeholders*.

## Reporte ESG

O Relatório de Sustentabilidade 2025 é materializado de acordo com a Diretiva CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), utilizando os frameworks exigidos pelas ESRS (European Sustainability Reporting Standards). Para levar a cabo este trabalho, foram estabelecidos grupos de trabalho, endereçados por temas relevantes, de modo a obter a exigível e complexa informação para o reporte.

## Revisão da Política de Sustentabilidade

Mantemos a nossa Política de Sustentabilidade que determina os compromissos ambientais, sociais e de governança, alinhados com a estratégia ESG.

## Ecovadis

Na sequência da avaliação efetuada em 2025, a SATA Air Açores ficou com a classificação suspensa, em virtude de terem existido divergências de análise. Apesar disto, continuamos a trabalhar para que, numa próxima avaliação, possamos voltar à medalha de Prata e continuar a nossa jornada para alcançar a medalha de Ouro.

A Ecovadis é uma plataforma de avaliação de sustentabilidade que fornece classificações e análises de desempenho em ESG para empresas ao nível mundial, contribuindo para a gestão de riscos ESG de fornecedores.

## Os nossos compromissos

### 2022

Implementar o programa IEnvA - IATA *Environmental Assessment*. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

### 2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓



## Certificação IEnvA

Este programa que teve início em 2022, viu reconhecido o seu registo e certificação após a realização da auditoria externa, em maio de 2023. De igual modo, e no mesmo processo, também obtivemos a certificação *Illegal Wildlife Trade* que assume o compromisso de preservação das espécies em extinção e ameaçadas pelo tráfico ilegal.

**Assim, a SATA Air Açores e a Azores Airlines tornaram-se nas primeiras companhias aéreas portuguesas a obter as referidas distinções.**

Esta certificação, permite às companhias aéreas SATA Air Açores e Azores Airlines demonstrar que estão a implementar políticas e práticas ambientais eficazes, assim como monitorizar os progressos por forma a melhorar, continuamente, o seu desempenho ambiental.



**IATA Environmental Assessment** é um programa da IATA, que desenvolve e garante a implementação de práticas ambientais robustas e específicas para o setor da aviação.

No âmbito da auditoria realizada em 2025, as áreas de Manutenção e Engenharia da SATA Air Açores e da Azores Airlines obtiveram, pela primeira vez, a acreditação no IEnvA, passando assim a integrar o sistema de gestão ambiental do Grupo SATA, juntando-se às áreas de Operações de Voo e Atividades Corporativas cuja certificação foi renovada na mesma auditoria.

### Revisão de Documentos IEnvA

Em 2025, na sequência do alargamento do âmbito, os EMPs (Environmental Management Plans), assim como o Manual IEnvA, foram revistos, tendo sido otimizados procedimentos e controlos de monitorização, com objetivo de melhorar o desempenho do ambiental.

2025

Reduzir 20% das emissões de CO<sub>2</sub>/pkm (baseline 2005). ✓

2030

Reduzir 55% das emissões de CO<sub>2</sub>/pkm (baseline 2005).

Reduzir 20% as emissões GHG - scope 2 (baseline 2015).

Alcançar 70% de veículos elétricos na Manutenção da aeronaves (baseline 2024).

2050

Attingir a neutralidade carbónica.



## Emissões GEE

A SATA Air Açores calcula a pegada de carbono das suas atividades, abrangendo os âmbitos 1, 2 e 3, em conformidade com o referencial internacional GHG Protocol. Este processo, iniciado em 2024, permite assegurar a medição estruturada das emissões diretas e indiretas da operação, garantindo a rastreabilidade e consistência metodológica exigidas pelas normas internacionais. A adoção deste modelo de reporte possibilita igualmente o cumprimento dos requisitos estabelecidos pela Diretiva CSRD, nomeadamente no que respeita à divulgação obrigatória de informação ambiental no Relatório de Sustentabilidade, reforçando a transparência e a comparabilidade dos indicadores climáticos da empresa.

Âmbito e categoria	Emissões de GEE 2023	Emissões de GEE 2024	Emissões de GEE 2025
A1   Combustíveis de fonte fixa (tCO <sub>2</sub> e)	-	-	0
A1   Combustíveis de fontes móveis (tCO <sub>2</sub> e)	28.234	29.252,9	30.178,9
Frota terrestre (tCO <sub>2</sub> e)	439	396,1	324
Frota aérea (tCO <sub>2</sub> e)	27.794	28.856,8	29.854,9
A1   Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO <sub>2</sub> e)	-	-	-
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO <sub>2</sub> e)	28.234	29.252,9	30.178,9
A2   Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO <sub>2</sub> e)	551	431,9	275,5
A2   Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO <sub>2</sub> e)	-	431,9	275,5
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO <sub>2</sub> e)	551	431,9	275,5
Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO <sub>2</sub> e)	-	44.118,7	6.689,4
Categoria 2 - Bens de capital	-	-	8.360,7
Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO <sub>2</sub> e)	-	6.766,7	6.307,6
Categoria 5 - Resíduos (tCO <sub>2</sub> e)	-	8,1	6,9
Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO <sub>2</sub> e)	-	93,9	125,1
Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO <sub>2</sub> e)	-	1.078,5	1.092,2
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO <sub>2</sub> e)	-	52.065,9	22.582,4
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>Market-based</i> (tCO <sub>2</sub> e)	28.785	81.750,7	53.036,9

### Monitorização de Consumos

Com a implementação do novo mecanismo interno de monitorização de consumos de eletricidade e água, tornou-se possível utilizar dados reais de consumo no cálculo das emissões de 2025, aumentando a precisão do inventário de carbono e reduzindo a dependência de estimativas.

Dado que, nos anos anteriores, os consumos eram estimados com base no valor faturado, é expectável que os valores reportados para o ano em análise — e para os anos subsequentes — apresentem maior exatidão, rastreabilidade e consistência metodológica, em linha com as boas práticas do GHG Protocol e com os requisitos de reporte da Diretiva CSRD.

## Intensidade carbónica

### Scope 1

A intensidade carbónica por passageiro permite observar que a eficiência das medidas de redução das emissões têm sido eficazes. Apesar do maior consumo de combustível, fruto da crescente operação, continuamos a apresentar uma melhoria na eficiência carbónica por passageiro, nas transportadoras aéreas do Grupo SATA.

Emissões de carbono	2023	2024	2025
Passageiro quilómetro (gCO <sub>2</sub> /PKM)	151,2	146,2	143,1

**Electronic Flight Bag (EFB)** é um recurso tecnológico que permite a digitalização de toda a documentação da operação do voo. **Estima-se a redução de 51kg a bordo**, o que significa uma redução de consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e consequentemente diluição da emissão 165.500 kg de CO<sub>2</sub>. É possível ainda reduzir a impressão de 500 mil folhas de papel A4.

O EFB foi implementado na SATA Air Açores com a transição definitiva para voos *paperless*, sendo uma das primeiras companhias europeias a concluir este complexo processo.

## Eficiência energética

### Scope 1

O consumo específico de combustível por passageiro permite monitorizar a eficácia das medidas de eficiência do combustível. A implementação de medidas operacionais para a otimização do consumo de *Jet Fuel* e a renovação da frota são potenciadores da melhoria deste indicador.

	2023	2024	2025
Eficiência energética (l/100PKM)	6,00	5,78	5,66

A SATA Air Açores tem um **conjunto de procedimentos de eficiência operacional que contribuem significativamente para a redução do consumo de combustível e respetivas emissões:**

- Boas práticas de Utilização de APU
- *Delay Engine Start ONLY* (consiste em ligar apenas um motor enquanto alimentado por energia e quando está a ser feito o push-back)
- *Delay Engine Start + Single Engine taxi out* (consiste em ligar o motor nº. 1 apenas antes da partida, assim como a utilização de apenas um motor para *taxi out*)
- *Single Engine Taxi In* (consiste em desligar o motor nº. 1, dois minutos após a aterragem e antes da chegada ao estacionamento)
- *Cruise Climb + Long Range Cruise Technic* (aplicação de procedimentos de redução da potência em cruzeiro)
- *Flight Data Monitoring - FDM* (programa que permite rastrear e avaliar tendências de operações de voo)

### IATA CO<sub>2</sub> Connect

As companhias aéreas do Grupo SATA são parceiras piloto nesta iniciativa da IATA, que disponibiliza uma calculadora de CO<sub>2</sub> baseada em dados precisos do consumo de combustível, utilizando cálculos e metodologias recomendadas e aprovadas pelo setor, assegurando a transparência do impacto ambiental da viagem do passageiro.

## Compensação de carbono

A SATA Air Açores encontra-se excluída dos requisitos elegíveis pelos regimes EU ETS e CORSIA, uma vez que a sua operação é realizada numa região periférica e ao abrigo de obrigações de serviço público.



### UK ETS

#### UK EMISSIONS TRADING SYSTEM

é um mecanismo do Reino Unido, com um esquema de regulação das emissões GEE semelhante à Europa, mas que opera apenas no UK. O esquema do Reino Unido é um pouco mais ambicioso em relação à redução de emissões e tem uma redução de 5% no limite de emissões que foi definido pelo EU ETS. O ETS do Reino Unido entrou em vigor a 1 de janeiro de 2021 para substituir a participação do Reino Unido no ETS da UE.

Os voos à saída do UK são abrangidos neste esquema, tendo obrigações de MRV (*monitoring, reporting e verification*) e de devolução das respetivas licenças.

Ao abrigo deste regime não foram contabilizadas emissões de carbono, em 2025.



### CBAM

#### CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

O Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço (CBAM - Carbon Border Adjustment Mechanism), criado pelo Regulamento (UE) 2023/956, de 10 de maio de 2023, pretende impor um preço de carbono a determinadas mercadorias importadas para a União Europeia (UE), garantindo um preço de carbono equivalente entre esse produto importado e o mesmo produto produzido na UE, evitando desta forma o risco de fuga de carbono.

**A aprovação do pacote Omnibus veio introduzir alterações ao CBAM, sendo a principal a revisão do limiar de isenção que passou a ser de 50 toneladas, reduzindo consideravelmente o número de empresas abrangidas pelo Regulamento como será o caso da SATA Air Açores.**



## As companhias aéreas do Grupo SATA integram o grupo de *Early Adopters* do Sistema de Etiquetas de Emissões de Voos da UE (FEL) da EASA

As companhias aéreas do Grupo SATA integram o pelotão da frente das companhias aéreas que compõem o grupo de *Early Adopters* para a implementação do Sistema de Etiquetas de Emissões de Voos da UE (*Flight Emissions Label FEL*).

O Sistema de Etiquetas de Emissões de Voos da UE (FEL) pretende aumentar a confiança dos consumidores e facilitar o comércio transfronteiriço, especialmente para as pequenas e médias empresas. Permite que os passageiros façam escolhas informadas ao reservar voos, contribuindo para a redução dos impactos ambientais da aviação.

O FEL basear-se-á em dados fiáveis, harmonizados e fidedignos, apresentados num formato de fácil compreensão, sobre os impactos da aviação, estabelecendo limites claros para as alegações ambientais. A legislação visa proteger os consumidores da prática de *greenwashing* e permitir-lhes tomar decisões de compra informadas com base em alegações ambientais credíveis.



# Operações terrestres

Gradualmente, estão a ser substituídas viaturas e equipamentos GSE (*Ground Support Equipment*) a combustão por unidades elétricas, contribuindo para a redução do consumo de combustível fóssil e respetivas emissões de carbono. A redução do ruído e melhoria da qualidade do ar é, também, uma das vantagens que decorre desta estratégia.

**A aquisição de GSE elétrico depende da sua tipologia e opções disponíveis no mercado. Continuamos atentos à evolução, por forma a adotar as melhores opções, quando a alternativa elétrica não se apresenta.**



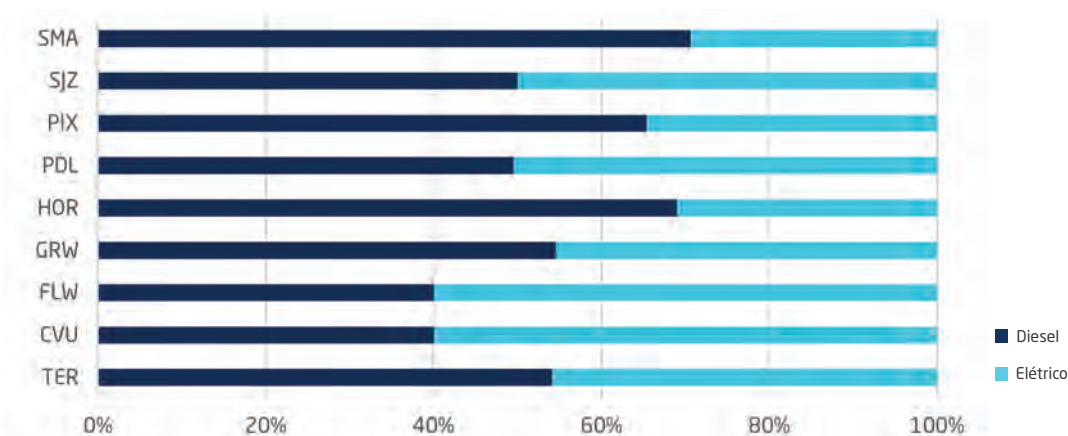
A percentagem atual de GSE/viaturas elétricas na SATA Air Açores

## 44%

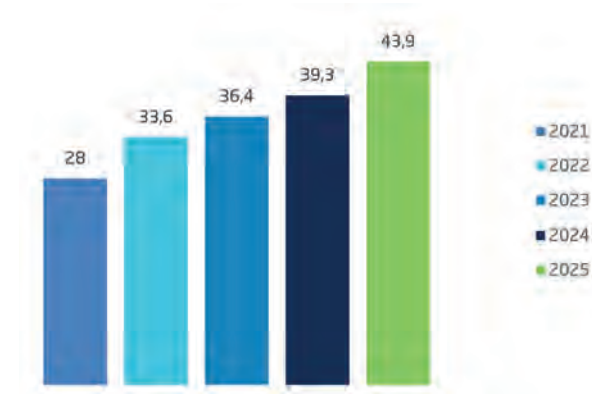
ano 2024: 39%  
ano 2023: 36%

**Nos últimos 5 anos tem-se verificado um aumento gradual da percentagem de equipamentos elétricos de handling, impactando positivamente na redução do consumo de combustível e emissões.**

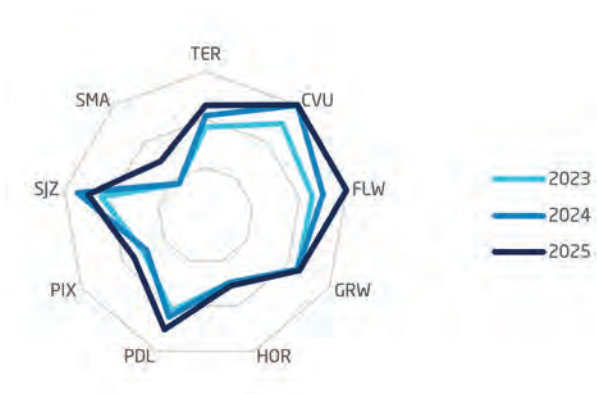
% Diesel vs Elétrico 2025



Evolução da % de GSE elétrico (%)



% de GSE elétrico por escala



# Resíduos

Nas diversas atividades da SATA Air Açores são produzidas várias tipologias de resíduos. O Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos assegura a estratégia e hierarquia de resíduos (prevenir, reutilizar, reciclar, valorizar e eliminar).

Os resíduos são geridos de forma responsável e de acordo com as boas práticas e requisitos legais.

Resíduos por ilha	2025	2024	2023
Santa Maria	0,34 t	0,40 t	2,84 t
S. Miguel	104,47 t	113,8 t	88,37 t
Terceira	77,88 t	4,35 t	20,21 t
Graciosa	0 t	0 t	0 t
S. Jorge	0,73 t	0 t	0 t
Pico	5,05 t	0,904 t	0,1 t
Horta	0,18 t	6,30 t	0,33 t
Flores	0 t	0 t	0 t
Corvo	0 t	0 t	0 t

## Sistema Integrado de Gestão

Para cumprir com os requisitos de gestão de fluxos de resíduos (pneus, óleos, pilhas e embalagens) transferimos a responsabilidade de gestão a entidades devidamente licenciadas e capazes de assegurar a economia circular.

## Redução de Resíduos a bordo

Nos últimos anos, foram gradualmente implementadas medidas de redução de embalagens de plástico de utilização única (SUP), com a substituição destas por materiais recicláveis e mais ecológicos.

## Não utilizamos *single use plastic* (SUP) nos nossos voos.

**Mantemos a tendência do aumento da taxa de valorização de resíduos superior ao objetivo definido (75%).**

Significa que as práticas de separação, acondicionamento e encaminhamento estão implementadas de forma eficaz.

## Resíduos encaminhados

# 118 t

ano 2024: 126 t  
ano 2023: 112 t

## Deposição em aterro

# 10,4%

ano 2024: 11,2%  
ano 2023: 10,6%

## Resíduos não perigosos

# 97 t

ano 2024: 108 t  
ano 2023: 91 t

## Valorização de resíduos

# 89,6%

ano 2024: 88,7%  
ano 2023: 89,4%

## Resíduos perigosos

# 21 t

ano 2024: 18 t  
ano 2023: 21 t

**A percentagem de valorização dos resíduos perigosos encaminhados é de 80%.**

# Projetos e iniciativas



**A SATA Air Açores participa em diversos projetos e iniciativas com foco na sustentabilidade ambiental.**



## Cartilha de sustentabilidade

---

A Cartilha de Sustentabilidade dos Açores é uma iniciativa do Governo Regional dos Açores com o intuito de promover, de forma inclusiva e abrangente, o desenvolvimento sustentável da região.

O Grupo SATA mantém a participação ativa nesta iniciativa, que permite um acompanhamento contínuo por especialistas em sustentabilidade, garante consultoria e capacitação especializadas, sendo complementadas com a disponibilização de diversas ferramentas técnicas e recursos personalizados.

## Bird Strike

---

Nas operações de voo das operadoras aéreas do Grupo SATA, estão definidas medidas de *Safety*, através da avaliação do risco, que visam a mitigação de incidentes, com impacto operacional e na biodiversidade.

## Stakeholders de carbono

---

As empresas do Grupo SATA participam ativamente no Programa de Gestão de Carbono (níveis 4 e 5) gerido pela ANA Aeroportos, que visou a Certificação ACA - *Airport Carbon Accreditation*, para o AJPII.

O Grupo SATA integra os grupos de trabalho de "Aviation", "Handling" e "Energy" nos quais são definidas estratégias conjuntas para a redução das emissões de carbono.

## ZEROAVIA Study

---

A ZeroAvia está a desenvolver motores de hidrogénio elétricos de emissão zero, bem como peças associadas, soluções de reabastecimento, equipamentos e infraestrutura.

A SATA Air Açores participou neste projeto, que tem por objeto o estudo económico e ambiental, tendo como base a introdução de motores de aeronave com zero emissões.



## AZEA

A SATA Air Açores e a Azores Airlines integram a Aliança Zero Emissões para a Aviação (AZEA) que tem como propósito garantir a integração de aeronaves movidas a hidrogénio e a eletricidade nas suas frotas, até ao ano de 2050. É um programa com a chancela da Comissão Europeia, do qual fazem parte companhias aéreas e outros agentes ligados ao setor do transporte aéreo na Europa, empenhados em congregar todos os esforços para alcançar a descarbonização da aviação nos próximos anos.

## IATA CO<sub>2</sub> Connect

A SATA Air Açores e a Azores Airlines são parceiras piloto nesta iniciativa da IATA, que disponibiliza uma calculadora de CO<sub>2</sub> baseada em dados precisos das companhias aéreas, utilizando cálculos e metodologias recomendadas e aprovadas pelo setor, assegurando a transparência do impacto ambiental da viagem do passageiro.

## Fly Without Fins

Embora esta não seja uma prática identificada nos destinos das companhias aéreas do Grupo SATA, estas consideram que a implementação de medidas concretas que permitam mitigar a prática de *Finning* (consiste em cortar as barbatanas de tubarões e raias, descartando os corpos dos animais, ainda vivos e mutilados, nos oceanos), poderão atenuar a exploração comercial de partes de peixes cartilagíneos e, assim, contribuir para a preservação da vida nos oceanos, nomeadamente tubarões em perigo de extinção.

## Roteiro para a neutralidade carbónica

O Grupo SATA participou na elaboração do Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores, integrado no Grupo de Trabalho dos Transportes. Este é um documento estratégico que define os objetivos, metas e ações para atingir a neutralidade de carbono na região, até 2050.

## Projeto CHYLA

O *Credible Hybrid Electric Aircraft* (CHYLA) foi um projeto financiado pela União Europeia, inserido no programa CleanSky, que teve como objeto o estudo e desenvolvimento de tecnologia e design híbrido-elétrico para aeronaves. O projeto esteve a cargo da TU Delft (*Delft University of Technology*) e consistiu na definição de um modelo real de rede adaptado ao desenvolvimento de motores de propulsão elétricos. A SATA Air Açores disponibilizou os seus dados operacionais para contribuição do desenvolvimento deste estudo.

## Página de sustentabilidade

Continuámos a atualizar toda a informação sobre o tema da Sustentabilidade na SATA no portal do colaborador "MySATA", na página da "Direção de Sustentabilidade", assim como no site oficial do Grupo SATA, para manter atual e disponível a evolução das ações e medidas implementadas.



# *Sensibilização Ambiental*



## Lançámos várias campanhas ambientais, utilizando os canais de comunicação internos.

### Formação e capacitação

#### IEnvA

No âmbito da Certificação IEnvA, os trabalhadores e responsáveis das áreas abrangidas mantem-se envolvidos no desenvolvimento do programa. Neste seguimento, foi otimizada a oferta de formação, tendo em conta a responsabilidade no sistema.

Estão disponíveis as formações "IEnvA General Awareness", "IWT Awareness", "IEnvA Training Assessor" e "IEnvA e-learning - Introduction to IEnvA). Em 2025, 120 trabalhadores receberam formação nos domínios acima enunciados.

#### Gestão Ambiental

A formação em matéria de Gestão Ambiental é materializada com recurso a uma plataforma em formato *e-learning*.

Esta nova abordagem garante a abrangência a todas as categorias profissionais de forma mais eficiente.

#### Capacitação Interna

Atentos aos desenvolvimentos do setor, tendências e orientações da União Europeia, a Direção de Sustentabilidade participa ativamente em vários eventos e formações, os quais se traduzem em conhecimento sobre temas de Sustentabilidade. Em 2025, participou em cerca de 85 ações de capacitação (webinars, fóruns, working groups, sessões de insight, etc).

#### Dia Internacional da Baleia

Campanha sobre a importância vital destes gigantes no ecossistema dos oceanos.

#### Dia Internacional das Florestas

Campanha para sensibilizar e homenagear um dos maiores tesouros naturais do nosso arquipélago: a nossa floresta.

#### Dia Mundial da Terra

Campanha de sensibilização que nos convidou a refletir sobre a importância do nosso planeta e a necessidade urgente de preservar os seus recursos naturais.

#### Dia Mundial do Ambiente Dia Mundial dos Oceanos

Assinalámos estas datas para destacar a o papel das empresas de aviação na proteção do planeta.

#### Dia Nacional da Sustentabilidade

Sensibilização para o reforço do compromisso de todos — empresas, instituições e cidadãos — para com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e para a adoção de medidas sustentáveis que contribuam para equilíbrio entre o desenvolvimento económico, a justiça social e a preservação ambiental, garantindo o bem-estar das gerações atuais sem comprometer os recursos e a qualidade de vida das futuras.

#### Dia da Floresta Autóctone

Campanha de consciencialização para conservação das espécies autóctones e estimular a plantação de árvores e vegetação nativa.



# *Desempenho*

Aspeto fundamental na trajetória positiva de uma empresa em direção à recuperação e sustentabilidade a longo prazo, a sinergia entre o desempenho operacional e financeiro é essencial para a recuperação sustentável.

# Desempenho

## Taxa de ocupação (load factor)

80%

ano 2024: 77%  
ano 2023: 76%

## Lugares oferecidos (lof)

1.305.420

ano 2024: 1.299.910  
ano 2023: 1.283.593

## Passageiros transportados (pessoas)

1.049.357

ano 2024: 1.004.346  
ano 2023: 951.565

## EBITDA<sup>1</sup> (milhares de €)

10.599

ano 2024: 4.606  
ano 2023: 11.429

## Resultado líquido (milhares de €)

-6.390

ano 2024: -11.580  
ano 2023: -9.972

## Número de voos (voos)

19.135

ano 2024: 19.094  
ano 2023: 18.737

## Dívida líquida<sup>2</sup> (milhões de €)

216

ano 2024: 134  
ano 2023: 68

## Gastos em Combustível (milhares de € | custos<sup>3</sup> %)

8.168 | 6%

ano 2024: 8.816 | 8%  
ano 2023: 9.057 | 21%

<sup>1</sup>Resultado operacional excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

<sup>2</sup>Não considera passivos de locação.

<sup>3</sup>Gastos operacionais excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

# Enquadramento Macroeconómico

A economia global registou em 2025 um crescimento económico moderado, marcado por uma combinação de resiliência da atividade económico-financeira e persistência de fragilidades estruturais.

Entre 2024 e 2026, a economia mundial evolui num cenário de crescimento moderado, apoiado na normalização gradual da inflação e na melhoria das condições financeiras, apesar da manutenção de riscos geopolíticos relevantes e de um elevado grau de incerteza estrutural no contexto internacional. A zona euro acompanha esta tendência com recuperação gradual, enquanto Portugal supera a média europeia, beneficiando da força do turismo e investimento público.

De acordo com o Fundo Monetário Internacional (IMF), o crescimento do PIB mundial situou-se em torno de 3,2%, ligeiramente abaixo dos níveis observados no período pré-pandemia, refletindo um ambiente de maior fragmentação económica e incerteza geopolítica.

Para 2026, de acordo com o IMF e a OCDE<sup>2</sup> projetam-se taxas de crescimento entre 3,1% e 3,3%, suportadas pela estabilização da inflação e política monetária menos restritiva. No entanto, os riscos mantêm-se inclinados para o lado negativo com tensões geopolíticas, fragmentação comercial e volatilidade energética.

*A inflação manteve a sua trajetória descendente, aproximando-se de 3%, enquanto as principais economias avançaram no ciclo de redução de taxas de juro, contribuindo para o alívio das condições financeiras globais.*

A inflação global manteve uma trajetória descendente ao longo do ano, beneficiando da estabilização dos preços energéticos e do abrandamento das pressões sobre as cadeias de abastecimento.

No entanto, a convergência para os objetivos dos bancos centrais revelou-se desigual entre regiões, com algumas economias a registarem maior persistência da inflação subjacente, sobretudo pela rigidez dos preços dos serviços e pela evolução dos salários.

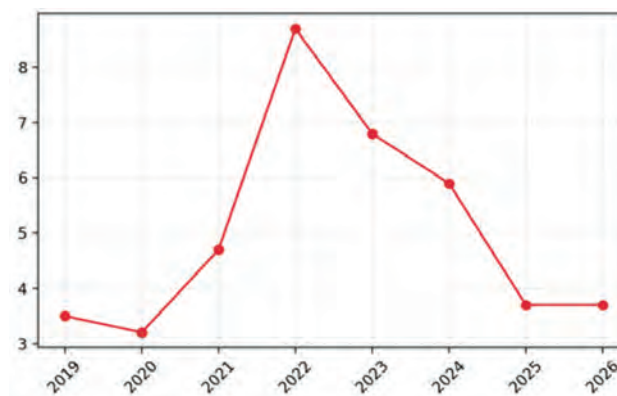
PIB Mundial (var % YoY) 2019 - 2026<sup>1</sup>



Evolução de Taxas de Inflação<sup>2</sup>



Inflação global (média anual, %) 2019-2026<sup>1</sup>



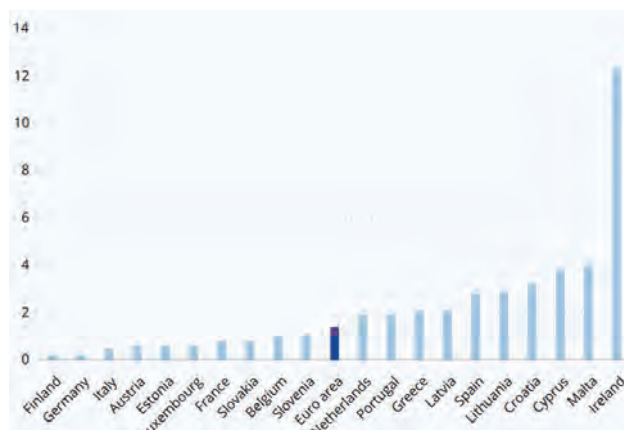
<sup>1</sup> Fonte: IMF World Economic Outlook

<sup>2</sup> Fonte: www.oecd.org.

Em 2025, a área do euro consolidou uma recuperação gradual, com o crescimento do PIB próximo de 1,4%, sustentado pelo consumo privado e pela melhoria das condições financeiras, num contexto de redução das taxas diretoras do BCE, com a taxa da facilidade permanente de depósito em torno de 2% em meados do ano.

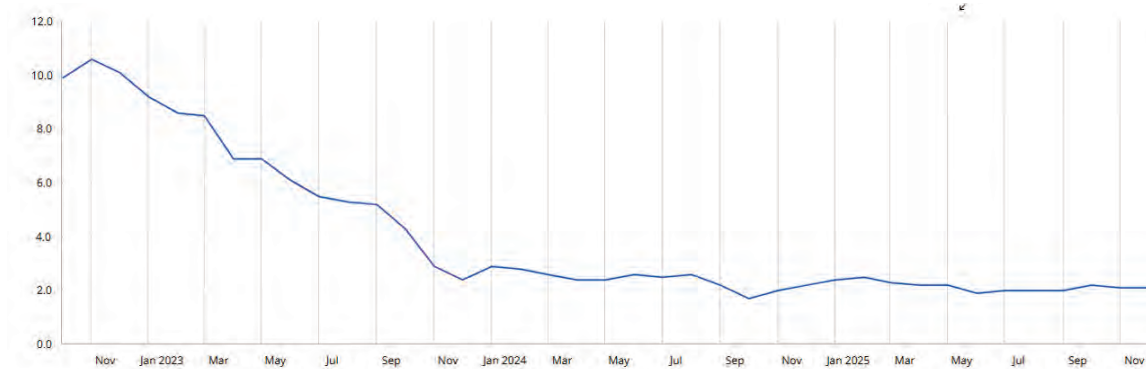
Em 2026, o crescimento do PIB da zona euro deverá situar-se entre 1,0% e 1,4%, beneficiando da política monetária mais favorável, mas vulnerável a riscos externos, como recrudescimento de tensões geopolíticas, fragmentação do comércio global, volatilidade nos mercados financeiros e energéticos e pressões orçamentais nas economias avançadas.

PIB 2025 Zona EURO<sup>1</sup>



*A inflação convergiu de forma sustentada para cerca de 2,1%, criando um enquadramento mais estável para o investimento, embora persistam assimetrias entre países.*

Variação Inflação Zona EURO<sup>1</sup>



A inflação manteve-se próxima do objetivo de médio prazo do Banco Central Europeu, permitindo ao BCE avançar com novas reduções das taxas de juro diretoras ao longo de 2025. Esta evolução contribuiu para aliviar os encargos financeiros das empresas e das famílias, embora o investimento tenha permanecido condicionado pela incerteza geopolítica e pelas tensões no comércio internacional.

Persistiram, contudo, assimetrias relevantes entre os Estados Membros, com as economias mais expostas ao turismo e aos serviços a apresentarem desempenhos mais robustos do que aquelas fortemente dependentes da indústria transformadora.

Portugal apresentou em 2025 um desempenho superior ao da zona euro, com o PIB a crescer 2,3%, impulsionado pelo consumo privado, investimento público (PRR) e turismo. A inflação estabilizou nos 2,3%, e o mercado de trabalho manteve-se resiliente com a taxa de desemprego a projetar-se em aproximadamente 6,4%.

A economia continua altamente exposta a fatores externos como o turismo, comércio internacional e custos energéticos, sendo por isso sensível a choques geopolíticos e cambiais.

<sup>1</sup> Fonte: [www.ecb.europa.eu](http://www.ecb.europa.eu)

*A evolução recente do preço do petróleo Brent continua a representar um dos principais fatores de risco e condicionamento financeiro para o setor do transporte aéreo.*

Embora o preço médio do Brent tenha permanecido volátil, a amplitude das oscilações registadas nos últimos anos situa-se num patamar inferior ao observado no auge da crise energética de 2022-2023. Em 2024, o Brent apresentou uma média anual próxima de 81 USD/barril, descendo para cerca de 79 USD/barril em 2025, refletindo simultaneamente o maior dinamismo da oferta global, sobretudo fora da OPEP+ e o abrandamento da procura mundial, associado à desaceleração económica global.

Contudo, a evolução estrutural dos preços continua marcada por fatores de instabilidade que afetam diretamente a indústria aeronáutica. Entre 2022 e 2025, os registos internos evidenciam um período de elevada volatilidade, com valores que oscilaram entre 65 e mais de 100 USD/barril, consoante o contexto geopolítico e as restrições de oferta.

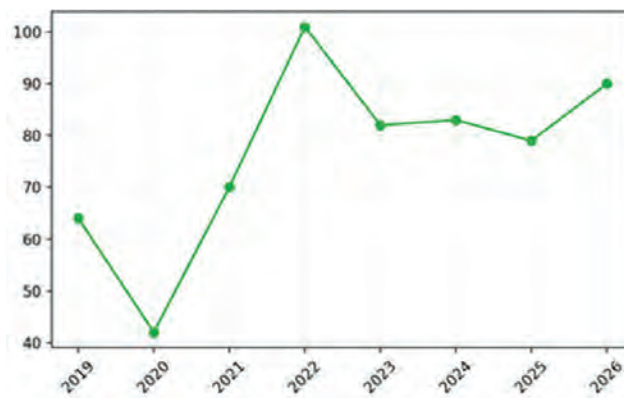
Em 2022, o preço do Brent atingiu níveis excecionais devido aos impactos da guerra na Ucrânia; a partir de 2023, observou-se uma tendência de normalização, com valores estabilizados num intervalo entre 75 e 85 USD/barril em 2024, enquanto 2025 marcou um ajustamento descendente mais expressivo, aproximando-se dos 65 USD/barril.

A volatilidade dos preços do petróleo traduz-se, assim, numa sensibilidade imediata das margens operacionais, à qual acresce apresenta a volatilidade própria que o jet fuel, frequentemente superior à do Brent, devido a fatores logísticos, geográficos e de refinação, empola o impacto nos custos unitários de operação das transportadoras.

Eventos como interrupções de produção no Médio Oriente, tensões Rússia-Ucrânia, variações nas quotas OPEP+ ou bloqueios logísticos (ex.: estreitos marítimos estratégicos) têm impacto imediato nos preços do crude e do jet fuel.

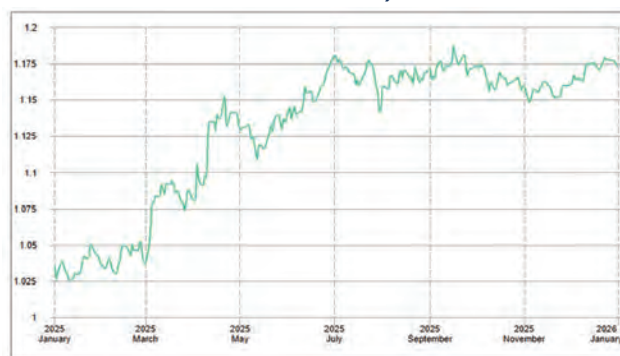
Num contexto global em que os mercados energéticos permanecem sujeitos a incerteza e fragmentação, a capacidade das transportadoras para gerir ativamente a sua exposição ao preço do petróleo, através de operações financeiras, eficiência operacional, renovação tecnológica e disciplina estratégica, será determinante para assegurar sustentabilidade económica a médio prazo.

Preço Brent (USD/Barril) 2019-2026<sup>1</sup>



*O combustível permanece historicamente a maior rubrica de custos operacionais das companhias aéreas, representando mais de 30% dos custos totais justificando a dependência direta da indústria face ao preço do crude e do jet fuel.*

Evolução Cambial EUR-USD<sup>2</sup>



**No plano cambial, a taxa de câmbio EUR/USD apresentou alguma volatilidade ao longo de 2025.**

Após valores próximos da paridade no início do ano, o euro apreciou-se gradualmente, registando uma média anual próxima de 1,13 USD por euro, refletindo a normalização da política monetária na zona euro e ajustamentos nas expectativas quanto à economia norte americana. Esta evolução teve impacto direto nas companhias aéreas europeias, dado que uma parte relevante dos seus custos – combustível, leasing, manutenção e serviços técnicos – é denominada em dólares norte americanos.

<sup>1</sup> Fonte: World Bank Commodity Markets e [www.eia.gov](http://www.eia.gov).

<sup>2</sup> Fonte: [www.exchange-rates.org](http://www.exchange-rates.org)

# Setor do Transporte Aéreo

O ano de 2025 confirmou a consolidação da recuperação do setor do transporte aéreo a nível global, entrando numa fase de normalização após a forte retoma observada no período pós-pandemia.

Segundo a IATA, o tráfego global de passageiros continuou a crescer em 2025. A dinâmica do ano foi caracterizada por um abrandamento progressivo das taxas de crescimento face a 2024, refletindo o esgotamento do efeito de recuperação extraordinária observado nos anos imediatamente posteriores à pandemia. A evolução relativamente estável dos preços do petróleo e do combustível de aviação contribuiu para uma maior previsibilidade dos custos operacionais, num contexto em que o combustível continua a representar uma parcela significativa da estrutura de custos das companhias aéreas.

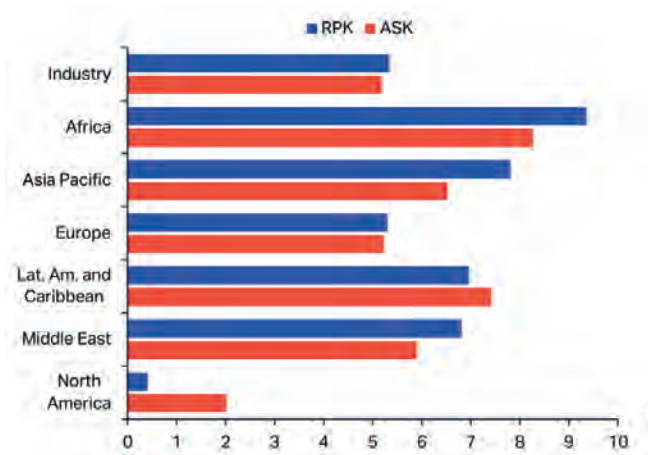
Em 2025, o transporte aéreo de passageiros consolidou a fase de normalização pós-pandemia, registando um crescimento global de 5,3% em RPK (Revenue Passenger Kilometres), em linha com a expansão da capacidade (+5,2% em ASK). Esta evolução permitiu alcançar um Passenger Load Factor médio de 83,6%, o valor mais elevado alguma vez registado num ano completo, evidenciando uma utilização eficiente da capacidade disponível.

A procura por transporte aéreo manteve-se sólida, de acordo com a IATA, as companhias aéreas transportaram cerca de 5,0 mil milhões de passageiros em 2025, com um crescimento do tráfego (RPK) próximo de 5%. O segmento internacional continuou a ser o principal motor do crescimento, com um aumento de 7,1%, beneficiando da reabertura plena dos mercados asiáticos e da forte procura por viagens de lazer. Em contraste, o tráfego doméstico apresentou um crescimento mais moderado (2,4%), condicionado por sinais de maturidade em alguns grandes mercados e por ajustamentos operacionais.

A evolução ao longo do ano evidenciou uma desaceleração ligeira no último trimestre, consistente com um contexto económico mais cauteloso e com alguma saturação da procura em mercados já plenamente recuperados.

Apesar do crescimento da procura, o setor enfrentou desafios estruturais relevantes, nomeadamente a escassez de aeronaves disponíveis, atrasos nas entregas por parte dos fabricantes e constrangimentos ao nível de manutenção (MRO). Estes fatores contribuíram para a manutenção de fatores de ocupação historicamente elevados, superiores a 83%, reforçando a pressão sobre a capacidade instalada e a utilização intensiva das frotas existentes.

Crescimento RPK/ASK 2025 por região<sup>1</sup>

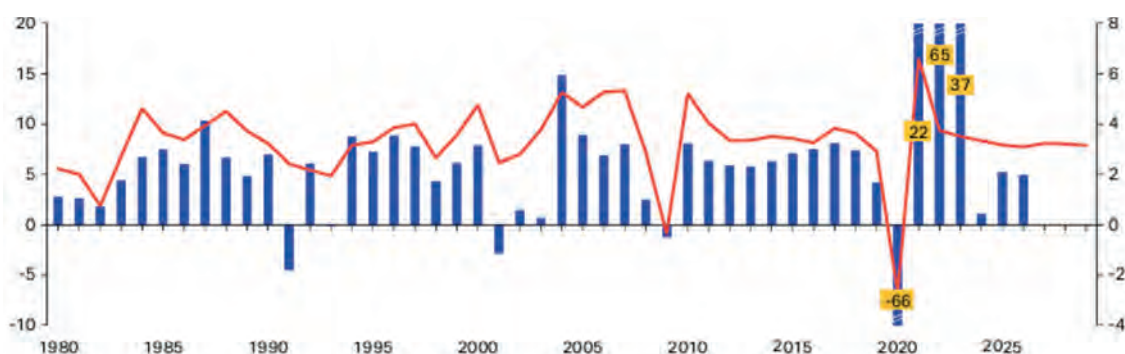


Adicionalmente, fatores como pressões salariais persistentes e escassez de mão de obra qualificada e o aumento das exigências regulatórias e dos investimentos associados à transição energética e à sustentabilidade ambiental evidenciam a elevada exposição e sensibilidade das transportadoras aéreas a choques exógenos e a variações nos principais custos operacionais exigindo uma constante procura de ganhos de eficiência, disciplina de capacidade e uma gestão mais rigorosa dos custos.

## Transportadoras aéreas enquanto agentes mais expostos ao risco setorial

As transportadoras aéreas continuam a ser o segmento da cadeia de valor do transporte aéreo mais diretamente exposto aos riscos do setor. Ao contrário de outros stakeholders (aeroportos, fornecedores de serviços de navegação aérea ou fabricantes), as companhias aéreas concentram simultaneamente riscos de procura, de custos (combustível, trabalho, financiamento), regulatórios, ambientais, operacionais e de segurança.

<sup>1</sup> Fonte: IATA Sustainability and Economics

Evolução da procura (RPK) vs. evolução PIB, % anual<sup>1</sup>

Segundo a IATA, o combustível e os custos laborais continuam a representar cerca de 50% da estrutura de custos das companhias aéreas, mantendo o setor altamente sensível à volatilidade dos preços energéticos, à escassez de mão de obra qualificada e à evolução cambial.

Adicionalmente, o nível historicamente elevado de endividamento do setor, resultante do período pandémico, continua a expor as transportadoras a riscos financeiros acrescidos num contexto de normalização gradual, mas ainda restritiva, das condições de financiamento.

No contexto europeu, o setor do transporte aéreo em 2025 caracterizou-se por um crescimento sustentado do tráfego, acompanhado por um aumento significativo das exigências regulatórias, em particular no domínio ambiental. A ERA destaca que as companhias aéreas europeias, incluindo as regionais, operam num ambiente de custos crescentes

associados à implementação do EU ETS, do CORSIA e do regulamento ReFuelEU Aviation, que impõe a incorporação obrigatória de combustíveis sustentáveis (SAF) a partir de 2025.

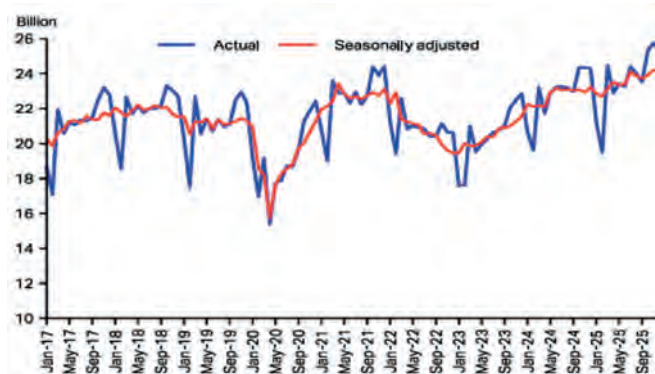
Embora estas políticas sejam essenciais para a transição energética do setor, a sua implementação representa um impacto financeiro direto e assimétrico para as transportadoras aéreas, dada a ainda reduzida disponibilidade e o elevado custo do SAF, atualmente várias vezes superior ao combustível convencional.

A ERA sublinha ainda que as companhias aéreas, em particular as que asseguram conectividade regional e serviços de interesse público, desempenham um papel económico e social crítico, mas enfrentam uma pressão crescente para conciliar sustentabilidade ambiental, viabilidade económica e manutenção da conectividade.

*São estes fatores que reforçam o carácter estruturalmente cíclico e de risco elevado do negócio das companhias aéreas, apesar do crescimento sustentado da procura a médio prazo.*

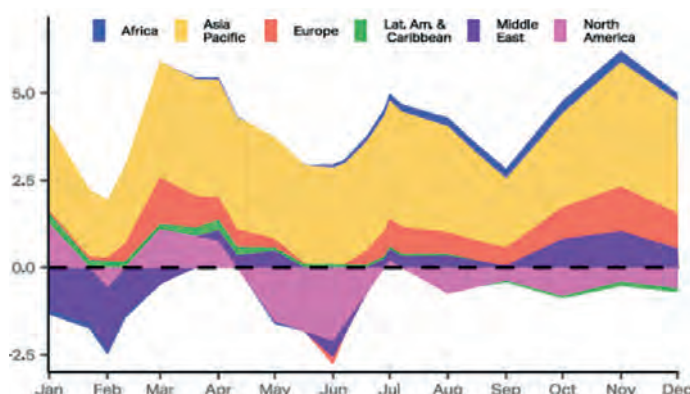
O segmento de carga aérea apresentou em 2025 um desempenho globalmente resiliente. No conjunto do ano, a procura medida em CTK cresceu cerca de 3,4%, refletindo uma trajetória de crescimento mais contida e seletiva do que no segmento de passageiros.

Ao contrário de ciclos anteriores, o crescimento da carga aérea não foi impulsionado por uma recuperação generalizada do comércio mundial, mas antes por fatores estruturais, nomeadamente, a expansão sustentada do e-commerce internacional, a reconfiguração das cadeias globais de abastecimento, a procura por soluções logísticas rápidas e fiáveis para bens de elevado valor ou sensíveis ao tempo.

Evolução plurianual da procura (mil milhões CTK)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Fonte: IATA Sustainability and Economics

Contribuição regional CTK para total do setor (%var. anual)<sup>1</sup>

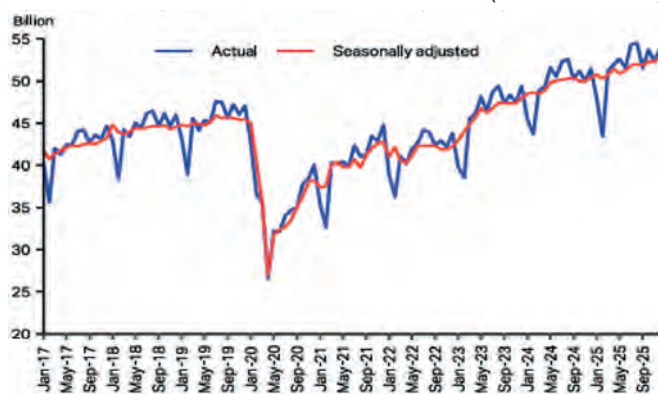


O tráfego internacional reforçou o seu peso relativo, crescendo acima do total do mercado, enquanto o segmento doméstico permaneceu mais estável. Regionalmente, a Ásia Pacífico afirmou-se como o principal motor do crescimento da carga aérea, com desempenhos robustos ao longo do ano, enquanto África manteve uma trajetória de expansão sustentada, beneficiando da sua integração com hubs do Médio Oriente. Em contraste, a América do Norte destacou-se negativamente, com contração da procura ao longo do ano, em especial nos fluxos transpacíficos.

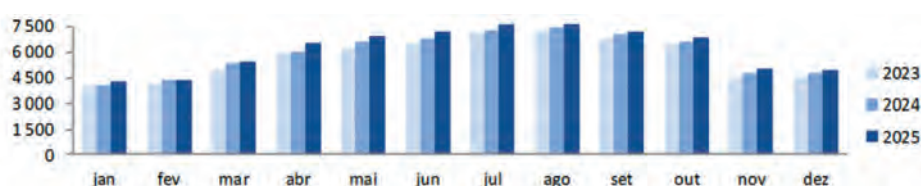
Do lado da oferta, a capacidade de carga cresceu de forma próxima da procura, permitindo uma estabilidade global dos load factors (45,7%), o que aponta para um mercado relativamente equilibrado. Observou-se ainda uma continuação da recomposição entre carga em porão (*belly cargo*) e cargueiros dedicados, à medida que a recuperação do tráfego de passageiros devolveu capacidade estrutural ao sistema.

*Em Portugal, o transporte aéreo manteve em 2025 um desempenho globalmente estável, após os máximos históricos registados em 2024.*

Evolução plurinual da capacidade oferecida<sup>1</sup> (mil milhões ACTK)

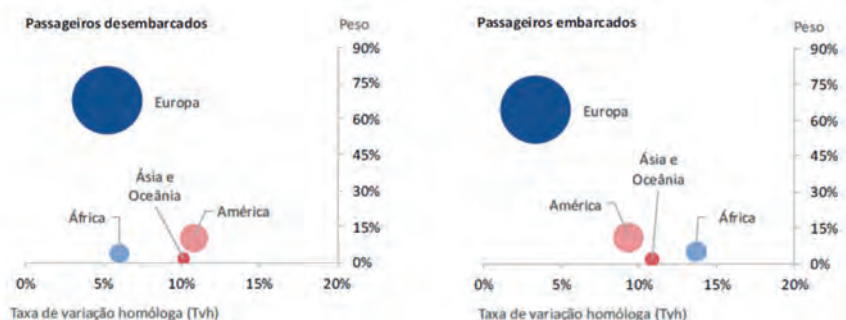


Evolução passageiros movimentados 2023-2025<sup>2</sup>



De acordo com dados da ANAC e do INE, os aeroportos nacionais processaram volumes de passageiros próximos dos níveis recorde, com sinais de estabilização do crescimento, refletindo a maturidade da recuperação da procura turística.

Tráfego internacional nos aeroportos nacionais 2025 (% var. homóloga)<sup>2</sup>



A ANAC destaca ainda que mais de 90% do tráfego internacional de passageiros com origem ou destino em Portugal é assegurado por via aérea, reforçando o papel estrutural das transportadoras aéreas na economia nacional e, simultaneamente, a sua exposição a choques externos, como eventos geopolíticos, sanitários ou energéticos.

<sup>1</sup> Fonte: IATA Sustainability and Economics

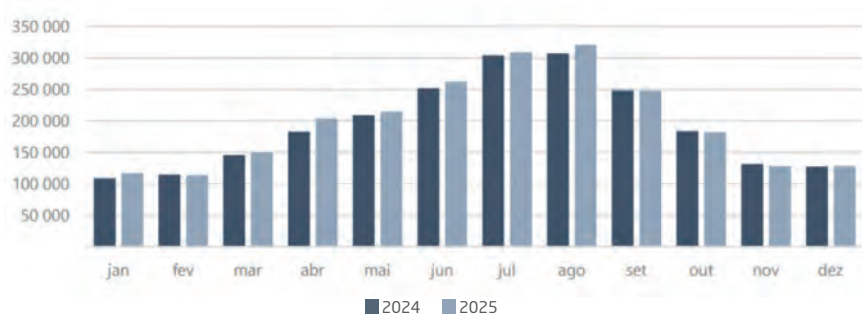
<sup>2</sup> Fonte: Inquérito aos Aeroportos e Aeródromos (ANA/ANAC/INE)

*A condição ultraperiférica, a dispersão geográfica das nove ilhas e a inexistência de alternativas viáveis de transporte rápido tornam as transportadoras aéreas agentes críticos do funcionamento económico e social da Região Autónoma dos Açores.*

De acordo com dados oficiais do SREA, 2025 confirmou um novo máximo histórico no número de passageiros transportados por via aérea na Região Autónoma dos Açores.

No conjunto do ano, desembarcaram mais de 2,37 milhões de passageiros nos aeroportos da Região, o que representa um crescimento homólogo de 2,6% face a 2024, correspondendo a mais cerca de 59,5 mil passageiros.

**Passageiros desembarcados nos aeroportos regionais 2025 (% var homólogo)<sup>1</sup>**



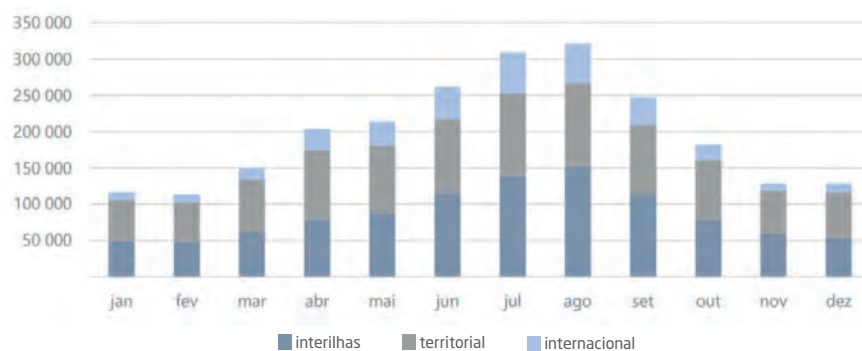
*O transporte aéreo assume um carácter estrutural e insubstituível na Região Autónoma dos Açores, assegurando a mobilidade de pessoas e bens, a coesão territorial do arquipélago e a ligação da Região ao exterior.*

Em termos de estrutura, os passageiros desembarcados distribuíram-se da seguinte forma em 2025: 49% em voos territoriais, 42% em voos interilhas, 9% em voos internacionais.

A evolução mensal do tráfego ao longo de 2025 e início de 2026 evidencia que as transportadoras aéreas a operar nos Açores enfrentam um perfil de risco particularmente exigente, caracterizado por elevada sazonalidade da procura, com picos concentrados nos meses de verão, dependência estrutural do turismo e da mobilidade interna, exposição acrescida a fatores operacionais, como meteorologia adversa e limitações de escala e margens operacionais pressionadas, num contexto de custos fixos elevados e mercados de pequena dimensão.

Neste contexto, as transportadoras aéreas continuarão a desempenhar um papel central na sustentabilidade económica e social da Região Autónoma dos Açores, mantendo-se simultaneamente como os players mais expostos aos riscos estruturais e conjunturais do setor do transporte aéreo regional.

**Passageiros desembarcados nos aeroportos regionais 2025 (por tipo de voo)<sup>1</sup>**



<sup>1</sup>Fonte: srea.azores.gov.pt



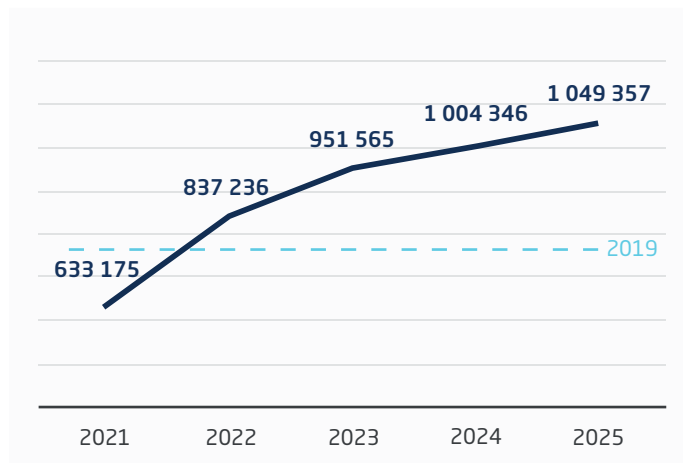
# Evolução do segmento de negócio

*A evolução do número de passageiros transportados em 2025 confirma a trajetória de crescimento sustentado da SATA Air Açores, com um total de 1.049.357 passageiros, o que representa um aumento de 4,5% face a 2024 e um crescimento acumulado de 36,9% em comparação com 2019, ano pré-pandemia.*

**Este desempenho evidencia não só a plena recuperação da procura, como também a consolidação de um novo patamar estrutural de atividade no mercado inter-ilhas da Região Autónoma dos Açores.**

# 80%

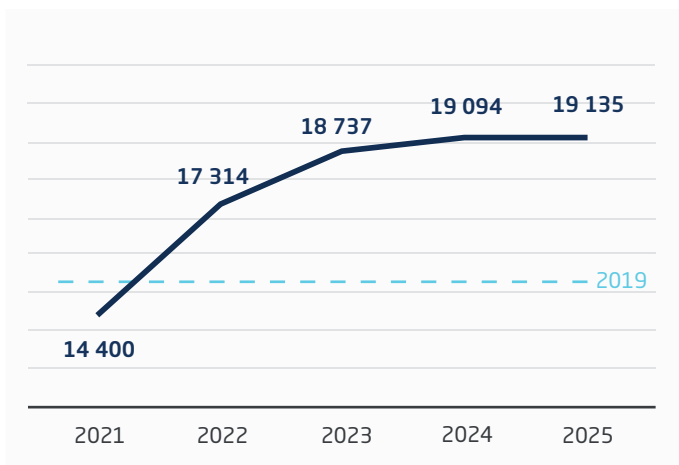
**load factor**



## PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

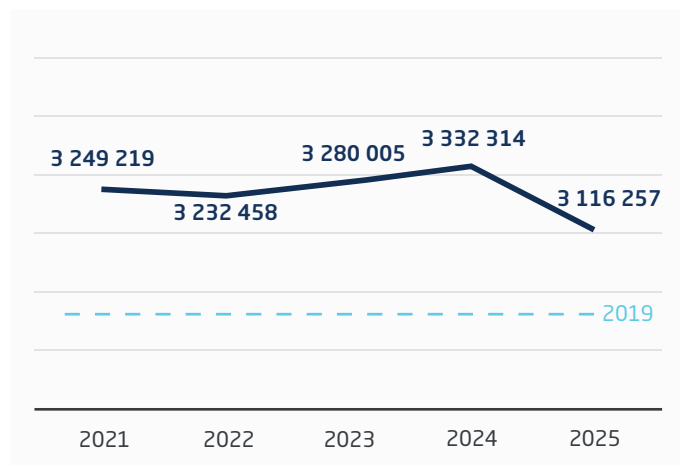
O reforço da mobilidade aérea regional, aliado à crescente atratividade turística e à adequação da oferta à procura, permitiu à companhia superar de forma consistente os níveis anteriores à crise sanitária, refletindo a resiliência do modelo operacional e a relevância estratégica do transporte aéreo para a coesão territorial da Região.

A taxa média de ocupação atingiu 80% em 2025, superando em 3 pontos percentuais o valor registado em 2024 e constituindo o nível mais elevado da série histórica recente. Esta evolução reflete uma gestão mais eficiente da oferta, com melhor adequação entre capacidade disponibilizada e procura efetiva, contribuindo positivamente para o desempenho económico e ambiental da operação.



### NÚMERO DE VOOS

Em linha com a evolução da procura, o número de voos realizados em 2025 totalizou 19.135 operações, traduzindo-se numa variação marginal positiva de 0,2% face a 2024 e num crescimento de 25,1% relativamente a 2019. Este comportamento evidencia uma fase de estabilização operacional, após o ciclo de recuperação verificado nos anos anteriores, com ganhos crescentes de eficiência na utilização da capacidade instalada.

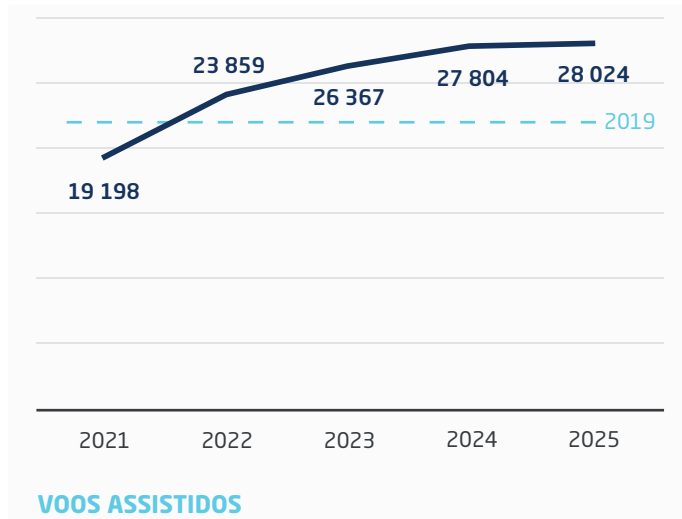


### CARGA E CORREIO (Kg)

O volume de carga e correio transportado pela SATA Air Açores em 2025 totalizou 3.116.257 kg, registando uma redução de 6,5% face a 2024, após dois anos consecutivos de crescimento. Apesar desta evolução conjuntural, o nível de atividade mantém-se 10,3% acima do registado em 2019, confirmando a recuperação estrutural do segmento no período pós pandemia.

A variação observada em 2025 está associada, sobretudo, a ajustamentos na procura logística e à normalização progressiva das cadeias de abastecimento, após os desequilíbrios verificados durante e após a crise sanitária. Ainda assim, o transporte aéreo de carga continua a desempenhar um papel relevante no suporte à atividade económica regional, assegurando a conectividade, o abastecimento e a rápida circulação de bens essenciais no arquipélago.

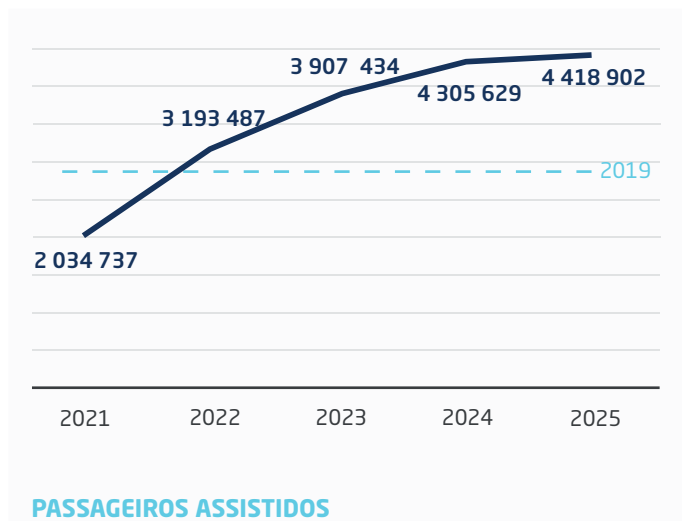
# Assistência a aeronaves



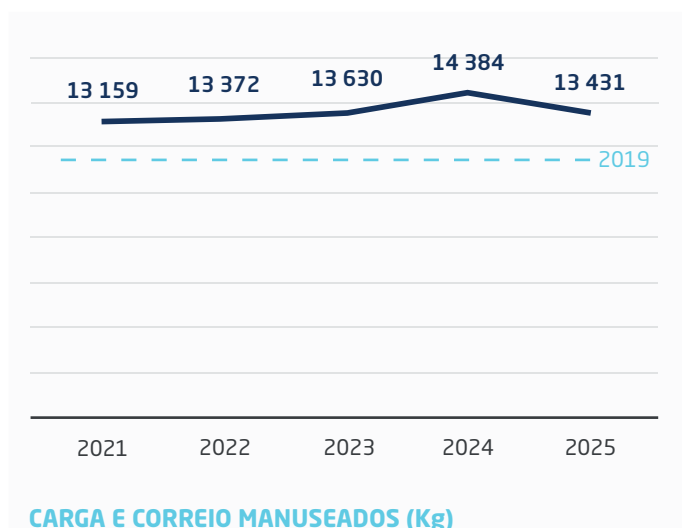
O número de voos assistidos e de passageiros assistidos evidencia uma forte expansão no período pós pandemia, atingindo em 2025 valores significativamente superiores aos registados em 2019. Este crescimento reflete não apenas o aumento da atividade aérea, mas também o reforço da capacidade operacional da empresa nas escalas açorianas.

Em 2025, foram assistidos 4.418.902 passageiros, traduzindo um crescimento de 2,6% face a 2024. Comparativamente a 2019, o aumento é de 53,8%, refletindo o reforço da atividade operacional e a crescente intensidade do tráfego aéreo na Região Autónoma dos Açores.

A atividade de assistência a aeronaves registou um crescimento significativo no período 2019-2025, acompanhando a recuperação do tráfego aéreo regional. Em 2025, foram assistidos 28.024 voos, o que representa um aumento de 0,8% face a 2024 e um crescimento acumulado de 27,7% em relação a 2019, evidenciando a consolidação desta atividade nas escalas açorianas.



A carga e correio manuseados no âmbito da assistência a aeronaves registaram uma evolução positiva até 2024, seguida de uma correção em 2025. No último ano, o volume manuseado totalizou 13.431 toneladas, correspondendo a uma redução de 6,6% face a 2024. Ainda assim, em comparação com 2019, verifica-se um crescimento de 17,4%, confirmando a consolidação da atividade logística associada ao transporte aéreo.



1%

aumento de número de voos assistidos relativamente a 2024



3%

aumento de número de pax assistidos relativamente a 2024



*A atividade de Assistência a Aeronaves  
acompanha a dinâmica do tráfego aéreo  
regional, apresentando igualmente uma  
evolução muito positiva no horizonte  
2019 - 2025.*



## Análise de resultados

# Ganhos operacionais

A evolução dos ganhos operacionais em 2025 acompanha diretamente o crescimento do número de passageiros transportados, confirmando a trajetória de reforço sustentado da atividade da SATA Air Açores.

### CRESCIMENTO CONSISTENTE E SUSTENTADO

Em 2025, os ganhos operacionais registaram um crescimento de 16% face a 2024 e de 27% em comparação com 2023, evidenciando uma evolução positiva e sustentada da atividade da Companhia. Este desempenho foi impulsionado, sobretudo, pelo aumento das Vendas e Serviços Prestados (+12% face a 2024) e pelo reforço dos Subsídios (+19%), refletindo a intensificação da operação e o enquadramento do apoio público. Os Outros Ganhos, embora com variação mais volátil, mantiveram um peso residual no total.

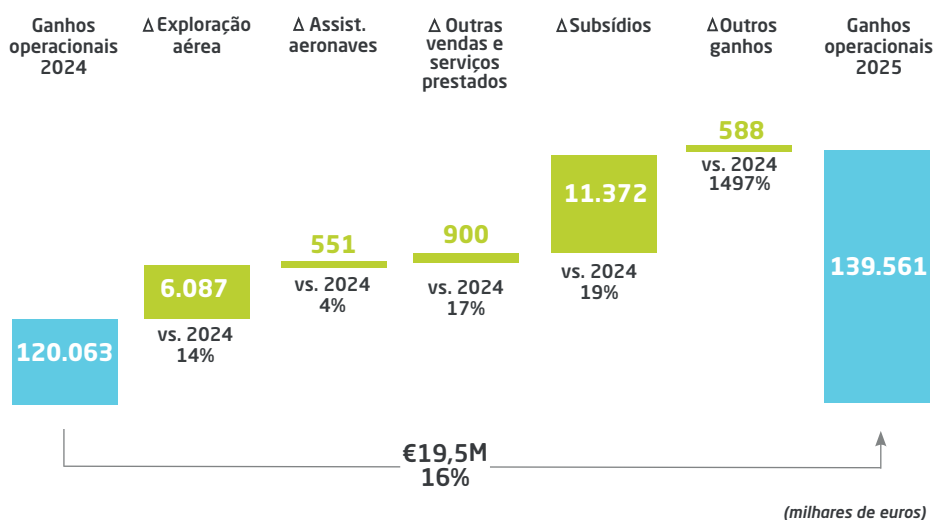
O aumento da procura, expresso no acréscimo de 4,5% de passageiros face a 2024, refletiu-se num crescimento dos ganhos operacionais de 16% em termos homólogos, impulsionado sobretudo pelas Vendas e Serviços Prestados (+12%) e pelo reforço dos Subsídios (+19%).

A rubrica de Subsídios à Exploração, recebidos pela compensação financeira por contrapartida de prestação de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, apresenta face a 2024 um crescimento de 19%, cerca de 11 milhões de euros, resultado do aumento nos valores recebidos por via do mecanismo de Reequilíbrio Financeiro do contrato de exploração das obrigações de serviço público no interior da R.A.A.

### Evolução dos Ganhos Operacionais

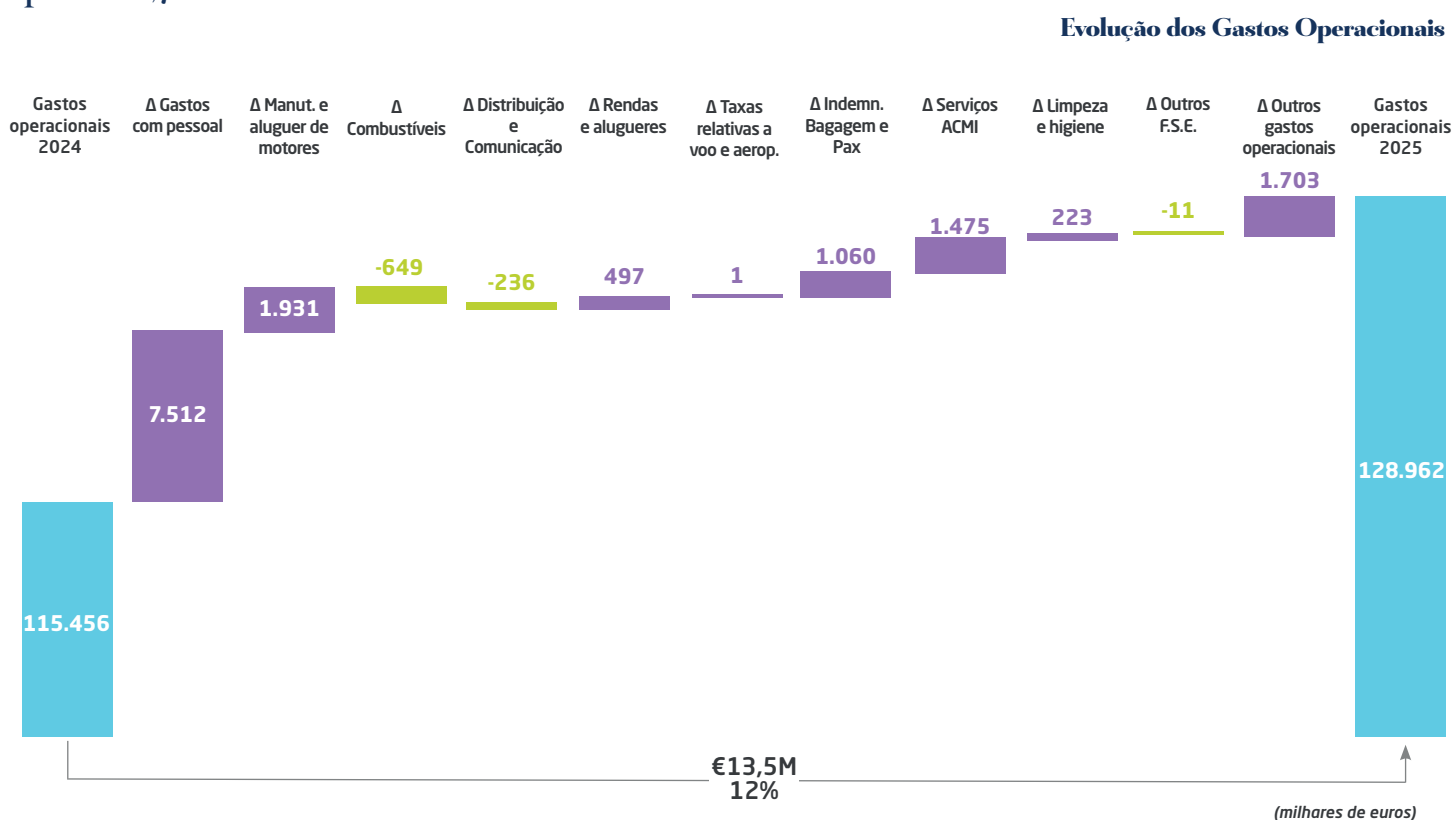
milhares de euros	2025	2024	2023	Δ % 24	Δ % 23
<b>Vendas e serviços prestados</b>	68.093	60.555	56.860	12%	20%
<b>Subsídios</b>	70.840	59.468	52.425	19%	35%
<b>Outros ganhos</b>	628	39	178	1497%	253%
<b>Ganhos operacionais</b>	<b>139.561</b>	<b>120.063</b>	<b>109.463</b>	<b>16%</b>	<b>27%</b>

\*Não considera imparidades (critério EBITDA).



# Gastos operacionais<sup>1</sup>

Em 2025, os gastos operacionais da SATA Air Açores registaram um aumento face a 2024, passando de 115,5 milhões de euros para 128,7 milhões de euros.



Esta evolução foi principalmente impulsionada pelo acréscimo nos gastos com pessoal (+7,5 milhões de euros), reflexo do aumento de efetivo e de revisão dos acordos de empresa. O aumento significativo dos custos com manutenção e aluguer de motores (+1,9 milhões de euros) e serviços ACMI (+1,5 milhões de euros), associados aos constrangimentos de disponibilidade de frota, fruto da redução de oferta de motores Pratt & Whitney para aeronaves Dash Q400, que afetou de forma transversal os operadores deste

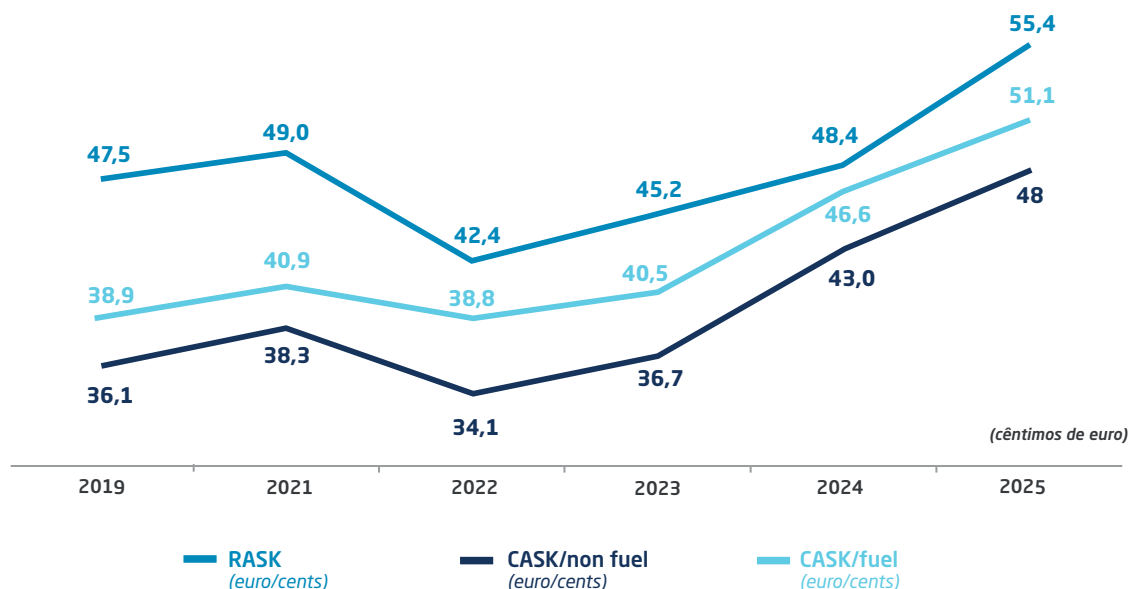
tipo de frota e conduziu a um aumento significativo dos preços de aluguer de motores spare obrigaram a SATA Air Açores a recorrer, para além do aluguer de motores, ao aluguer de aeronaves completas em regime de ACMI de forma a garantir a fiabilidade e regularidade do serviço Inter-ilhas. Verificaram-se ainda pressões adicionais ao nível de honorários e serviços especializados, rendas e alugueres e outros gastos operacionais, enquanto alguns efeitos mitigadores, como a redução dos custos com combustíveis,

distribuição e comunicação e outros fornecimentos e serviços externos, permitiram atenuar parcialmente o crescimento global.

<sup>1</sup> Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações, gastos de reestruturação e gastos com imparidades (de ativos e de contas a receber).

## Análise de resultados

## Indicadores de Desempenho

CASK<sup>1</sup> | CASK NON-FUEL | RASK<sup>2</sup>

A análise dos indicadores de desempenho financeiro por unidade de produção é essencial para a avaliação da eficiência operacional e da rentabilidade de uma companhia aérea. Neste contexto, o CASK (Cost per Available Seat Kilometer), expresso em cêntimos de euro, mede o custo unitário incorrido para disponibilizar um lugar por quilómetro percorrido, constituindo um indicador fundamental para a comparação da performance e da sustentabilidade económico-financeira das transportadoras aéreas.

A sua análise permite compreender o impacto da estrutura de custos operacionais na rentabilidade, identificar áreas de potencial ineficiência e apoiar a definição de estratégias orientadas para a melhoria da eficiência operacional. Em complemento, o CASK non-fuel, ao excluir os gastos com combustível, possibilita uma leitura mais detalhada dos restantes componentes dos custos operacionais, nomeadamente manutenção, pessoal e serviços externos, permitindo uma abordagem mais direcionada na gestão de custos e na otimização da performance financeira.

Por sua vez, o RASK (Revenue per Available Seat Kilometer) mede a receita gerada por cada lugar disponível por quilómetro percorrido, refletindo a capacidade da Companhia em monetizar a sua oferta. Este indicador é influenciado por fatores como o load factor, a yield e a segmentação de mercado, assumindo um papel determinante na análise da geração de receita e do equilíbrio económico da operação.

A evolução positiva no volume de passageiros transportados em 2025, que confirma a consolidação de um novo patamar estrutural de atividade no mercado Inter-ilhas, refletiu-se de forma direta nos indicadores unitários de desempenho económico da SATA Air Açores. Em particular, o RASK registou um reforço significativo, atingindo o valor mais elevado desde 2019, evidenciando a maior capacidade de geração de receita por lugar quilómetro disponível num contexto de procura recuperada e operação mais consolidada.

Em paralelo, o CASK e o CASK sem fuel mantiveram uma trajetória ascendente

registada desde 2023, sinalizando pressão na estrutura de custos por unidade de produção. Este agravamento encontra-se associado, sobretudo, ao aumento dos custos de manutenção, com incidência nos motores e a necessidade de recurso a serviços ACMI para garantir a continuidade e regularidade da operação em situações de indisponibilidade de frota, com impacto direto nos níveis de eficiência e, consequentemente, no custo por ASK.

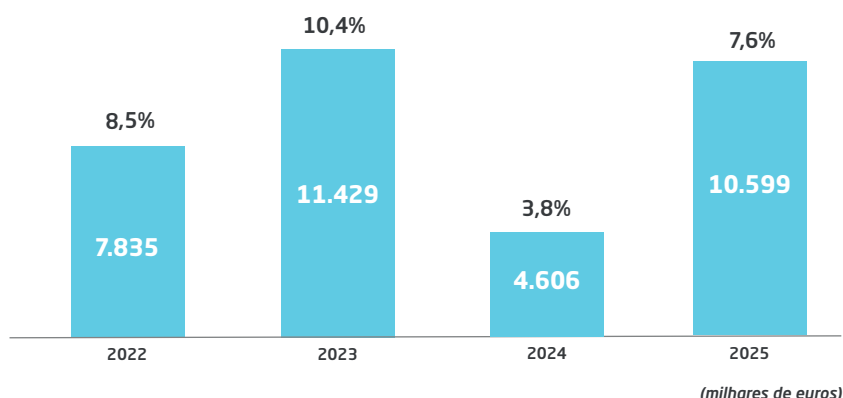
<sup>1</sup> Para cálculo de CASK são considerados os gastos de acordo com o critério de EBITDA.

<sup>2</sup> Para cálculo de RASK são considerados os ganhos operacionais reportados.

# EBITDA e Margem EBITDA

A evolução do EBITDA da SATA Air Açores ao longo do período 2022-2025 reflete, de forma clara, a interação entre o crescimento da atividade operacional, a capacidade de geração de proveitos e a pressão exercida pela estrutura de custos operacionais, num contexto marcado por fatores conjunturais e estruturais relevantes.

Em 2025, o EBITDA ascendeu a 10,6 milhões de euros, registando um aumento significativo face a 2024 (6 milhões de euros). Esta evolução positiva resultou, essencialmente, do crescimento dos rendimentos operacionais, que aumentaram 16% face a 2024, impulsionados pelo reforço das Vendas e Serviços Prestados e dos Subsídios à Exploração, refletindo o aumento da atividade, a consolidação da procura e a melhoria da capacidade de geração de receita por unidade de produção. No entanto, esta evolução foi parcialmente atenuada pelo crescimento dos gastos operacionais, que ascenderam a 129 milhões de euros, registando um aumento de 12% face a 2024. Este acréscimo esteve associado, sobretudo, ao aumento dos custos com pessoal, aos gastos de manutenção – com especial incidência nos



motores – e ao recurso a serviços externos, incluindo operações em regime de ACMI, necessárias para assegurar a continuidade e regularidade da operação face às limitações de disponibilidade da frota. Estes fatores exerceram pressão sobre a estrutura de custos e limitaram a absorção integral do crescimento dos rendimentos. A margem EBITDA, embora positiva em 2025, situou-se em 7,6%, evidenciando uma recuperação face a 2024 (3,8%), mas mantendo-se abaixo dos níveis registados em exercícios anteriores com menor pressão operacional e estrutural sobre os custos. Esta evolução confirma a melhoria

do desempenho operacional em termos absolutos, ainda que enquadrada por um contexto de custos unitários elevados, conforme evidenciado pelos indicadores CASK e CASK non fuel.

Numa perspetiva histórica, a evolução do EBITDA demonstra uma elevada sensibilidade aos ciclos de crescimento da atividade e a fatores externos e extraordinários, reforçando a importância de uma gestão equilibrada entre crescimento operacional, otimização da estrutura de custos e reforço da sustentabilidade económica financeira da operação regional.

## EBIT

EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2025	2024	2023
<b>EBITDA</b>	10.599	4.606	11.429
<b>Gastos/reversões de depreciação e de amortização</b>	-9.466	-10.340	-11.142
<b>Gastos de Reestruturação</b>	-85	-2.006	-1.628
<b>Imparidades</b>	-994	-826	-642
<b>EBIT/Resultado Operacional</b>	<b>54</b>	<b>-8.566</b>	<b>-1.983</b>

A evolução do EBIT (Resultado Operacional) da SATA Air Açores nos exercícios de 2023 a 2025 evidencia o impacto combinado da geração operacional de resultados antes de amortizações (EBITDA), das políticas de investimento e de fatores extraordinários e não

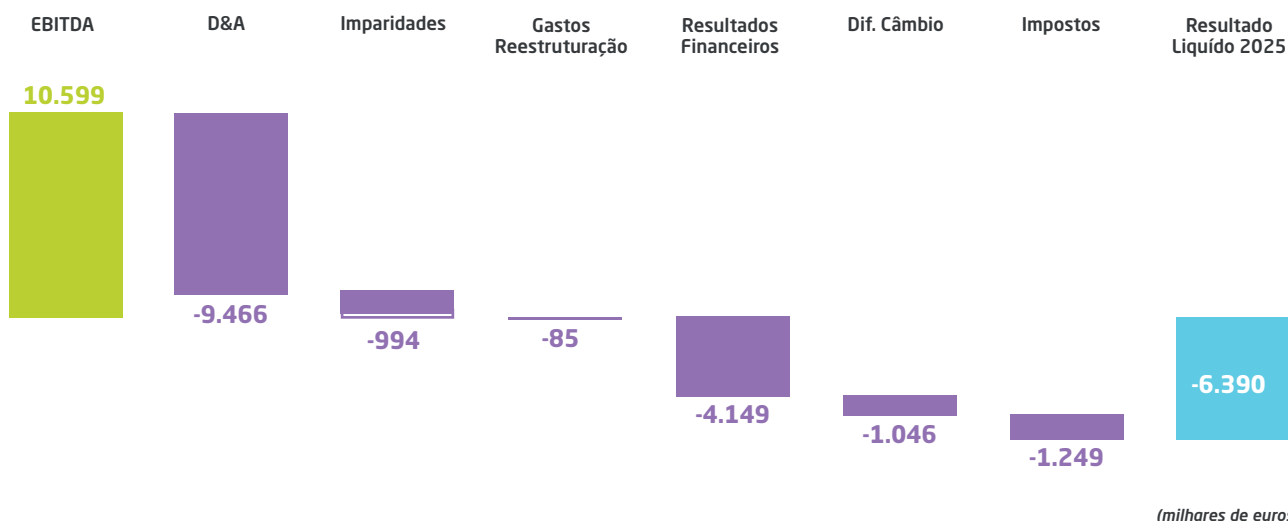
recorrentes com reflexo significativo na performance operacional reportada. Em 2025, o EBIT fixou-se em 54 mil euros, traduzindo uma melhoria relevante face a 2024 (-8,6 milhões de euros) e a 2023 (-2,0 milhões de euros). Esta evolução positiva decorre, fundamentalmente, do

reforço do EBITDA, que aumentou para 10,6 milhões de euros, suportado pelo crescimento dos rendimentos operacionais num contexto de maior nível de atividade. Apesar de marginalmente positivo em 2025, o EBIT reflete, comparativamente ao EBITDA, o peso significativo dos gastos de depreciação e amortização, que ascenderam a 9,5 milhões de euros, bem como o reconhecimento de imparidades no montante de 1 milhão de euros. Estes efeitos, apesar de não gerarem cash flows (“no cash”), continuam a penalizar o resultado operacional, traduzindo uma estrutura de ativos intensiva em capital e as exigências inerentes à operação regional.

## Análise de resultados

# Resultado Líquido

A evolução da atividade da SATA Air Açores em 2025, marcada pelo crescimento sustentado do número de passageiros e pela consolidação de um novo patamar estrutural de operação, refletiu-se positivamente na geração de rendimentos e na capacidade de criação de valor operacional.



Este desempenho traduziu-se num EBITDA positivo de 10,6 milhões de euros, evidenciando o reforço da geração operacional de resultados, apesar da pressão exercida pela evolução dos custos unitários, em particular nos componentes não combustível.

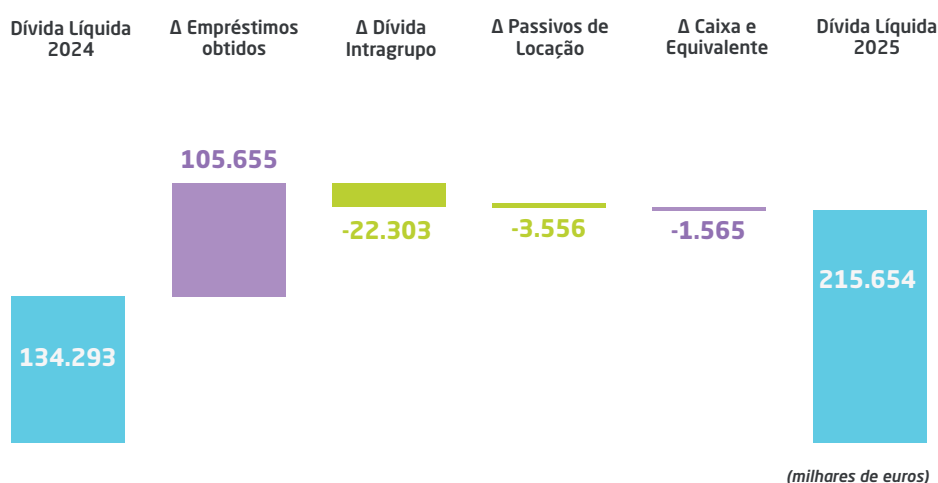
A conversão do EBITDA em EBIT manteve-se condicionada pelo peso significativo das depreciações e amortizações, pelas imparidades reconhecidas e, ainda que em menor grau, por gastos de reestruturação, resultando num resultado operacional ainda negativo, embora com uma melhoria expressiva face a exercícios anteriores.

Por sua vez, o Resultado Líquido do exercício, também negativo, reflete

adicionalmente o impacto dos encargos financeiros e de outros efeitos não operacionais, não obstante a recuperação clara do desempenho operacional subjacente. No seu conjunto, esta evolução evidencia uma trajetória consistente de reforço da atividade e da geração operacional, permanecendo a sustentabilidade económica financeira global dependente da continuidade das medidas de controlo de custos, otimização da estrutura de ativos e redução progressiva da pressão financeira, em linha com os objetivos do Plano de Sustentabilidade Financeira.

## Dívida Líquida

Durante o exercício de 2025, o valor de dívida líquida registou um aumento em termos homólogos de cerca de 81 milhões de euros, por via do crescimento do valor de financiamentos bancários de 106 milhões de euros para um total de 185 milhões de euros a 31 de dezembro de 2025, aumento mitigado pela redução de 22 milhões de euros nos valores em dívida a empresas do Grupo SATA.



## Fornecedores

Em 2025, a SATA Air Açores reforçou o esforço de otimização da sua relação com os principais parceiros, refletindo-se numa melhoria de cerca de 5% no saldo da rubrica de fornecedores. Esta evolução positiva resultou da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira desenvolvido em 2024, orientado para a inversão da tendência de performance financeira negativa, contribuindo para o reforço da credibilidade da Companhia e para uma gestão mais equilibrada das relações comerciais.

## Capital Próprio

A evolução no Capital Próprio da SATA Air Açores em 2025 para 4,6 milhões de euros, resulta de operações de reestruturação de capital, nomeadamente, da redução de 36,5 milhões de euros em resultados acumulados, por via da conversão de, capital social na ordem dos 15 milhões de euros, reservas legais em 1,1 milhões de euros, 27 milhões de euros de empréstimos acionistas e 4 milhões de euros em entradas em dinheiro, que associados à melhoria dos verificada nos resultados do exercício melhorou em 2025 o Capital Próprio da SATA Air Açores em 30,5 milhões de euros, comparativamente ao valor registado no final de 2024 (-26 milhões de euros).

## Sobre o relatório

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

O relatório incide sobre a atividade do Grupo SATA durante o ano de 2025 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho do Grupo.

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

À semelhança de anos anteriores, o relatório foi elaborado de acordo com as Normas Internacionais de Informação Financeira (*International Financial Reporting Standards*) adotadas pela União Europeia (IFRS), emitidas e revistas pelo IASB - Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (*International Accounting Standards Board*) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC) ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* (SIC), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2021, e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative* (GRI).

### Verificação externa

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

### Contactos

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



## Glossário

**ASK** Available Seat-Kilometers ou Assentos-Quilómetros Oferecidos. Calculado por voo, pela multiplicação do número de assentos disponíveis para comercialização em cada etapa pela distância percorrida em cada etapa.

**AZEA** Aliança Zero Emissões para a Aviação.

**BCE** Banco Central Europeu.

**BRENT** Categoria Europeia de petróleo usado como uma base para a definição de preços para cerca de 40% das categorias de todas as categorias de petróleo do mundo.

**CASK** Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilómetro oferecidos.

**CELE** Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

**CORSIA** Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

**CO<sub>2</sub>** Dióxido de Carbono.

**CTKs** Número de toneladas de carga multiplicado pelo número de quilómetros voados.

**EBIT** Earnings Before Interest and Taxes.

**EBITDA** Ganhos antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização.

**EPD** Encarregado de Proteção de Dados.

**ERA** European Regional Airlines Association.

**ESG** Environmental, Social, and Corporate Governance.

**ETS** Emissions Trading System.

**FUEL** Combustível.

**GEE** Gases com Efeito de Estufa.

**Grupo SATA** Constituído pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes, S.A., SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos.

**GSE** Ground Support Equipment.

**Handling** Serviço de assistência ao passageiro e às aeronaves durante as operações de partida e chegada no aeroporto.

**HICO** Índice harmonizado de preços no consumidor.

**IATA** International Air Transport Association.

**ICAO** International Civil Aviation Organization.

**ICOP** IATA Carbon Off set Program.

**IEEnvA** Environmental Assessment Program.

**INE** Instituto Nacional de Estatística.

**IFRS** International Financial Reporting Standards.

**Jet fuel** Combustível para aviões.

**Load Factor** Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

**OCDE** Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

**ODS** Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

**ONG** Organização privada sem fins lucrativos.

**OPEP** Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

**OSP** Obrigações de serviço público.

**PIB** Produto Interno Bruto.

**p.p.** Pontos percentuais.

**R.A.A.** Região Autónoma dos Açores.

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

**RSU** Resíduos sólidos urbanos.

**SAF** Sustainable Aviation Fuel.

**Safety** Segurança operacional.

**Security** Segurança contra atos ilícitos.

**SPER** Setor Público Empresarial Regional.

**SREA** Serviço Regional de Estatística dos Açores.

**Stakeholders** Pessoas que possuem algum tipo de interesse nos processos e resultados da empresa.

**SUP** Plástico de utilização única.

**t CO<sub>2e</sub>** Toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente.

**UE** União Europeia.



## Aplicação de Resultados

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

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 6.390.104,34 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 19 de maio de 2026.

Conselho de Administração

Tiago Alexandre Carvalho dos Santos  
(Presidente)

Sandro Manuel Botelho Raposo  
(Administrador)

Bernardo António Oliveira  
(Administrador)

Célio Elmano Bettencourt Ferreira  
(Administrador não executivo)



# Anexos

Relato da Taxonomia Ambiental  
Metodologias  
Anexos financeiros

# Relato da Taxonomia Ambiental FY 2025

## Enquadramento

A Comissão Europeia publicou o Regulamento da Taxonomia Ambiental da UE (2020/852) em junho de 2020, com o objetivo de aumentar os investimentos em projetos com impacto ambiental positivo. A Taxonomia Ambiental da UE é um sistema de classificação de atividades económicas, que identifica aquelas que podem ser consideradas sustentáveis ou “verdes”, de acordo com critérios técnico-ambientais e sociais. Segundo este regulamento, uma atividade económica está alinhada com a Taxonomia, sendo assim sustentável, se:

- For elegível para a Taxonomia,
- Contribuir substancialmente para pelo menos um dos seis objetivos ambientais definidos pela Comissão Europeia (Mitigação das alterações climáticas, Adaptação às alterações climáticas, Utilização sustentável e a proteção dos recursos hídricos e marinhos, Transição para uma economia circular, Prevenção e o controlo da poluição e Proteção e o restauro da biodiversidade e dos ecossistemas),
- Não prejudicar significativamente nenhum dos restantes objetivos ambientais,
- E cumprir com as Salvaguardas Mínimas sociais.

Tendo em conta estes critérios, as empresas devem reportar a proporção do seu Volume de negócios, Capex e Opex associados às suas atividades económicas elegíveis e/ou alinhadas com a Taxonomia.

A SATA realizou, em 2024, e pela primeira vez, um exercício de análise taxonómica das suas atividades económicas. Em 2025, adotou novamente esta abordagem, reportando voluntariamente os resultados obtidos dessa análise. Visto que se trata de reporte voluntário, a SATA adotou uma abordagem simplificada, reportando apenas sobre a elegibilidade da sua atividade principal e sobre os indicadores de Volume de Negócios e Capex.

# Análise de elegibilidade

Considerando o Ato Delegado Clima, o Ato Delegado Complementar e Ato Delegado Ambiental da Taxonomia, a SATA identificou a atividade 6.19. Transporte aéreo de passageiros e mercadorias como elegível, estando associada ao objetivo de Mitigação das alterações climáticas e correspondendo à atividade principal que a empresa exerce.

Os valores associados à elegibilidade da empresa estão representados na tabela abaixo:

	Valor total do KPI (€)	Proporção das atividades económicas elegíveis para a taxonomia (%)	Proporção das atividades económicas não elegíveis para a taxonomia (%)
Volume de Negócios	<b>68.093.193</b>	<b>71</b>	<b>29</b>
Capex	<b>16.330.064</b>	<b>81</b>	<b>19</b>

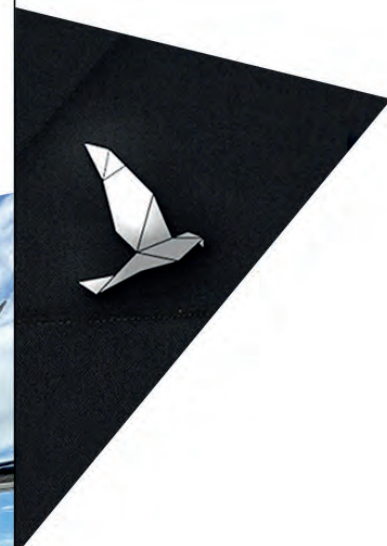
O Volume de Negócios e o Capex foram calculados de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) em conformidade com as demonstrações financeiras consolidadas para o exercício findo a 31 de dezembro de 2025.

Em 2025, o denominador da proporção do volume de negócios ascendeu ao valor de 68 093 193€ que corresponde ao total das vendas e prestações de serviços apresentado na demonstração de resultados consolidada. O volume de negócios considerado como elegível corresponde ao valor associado à "exploração aérea - voos regulares". O detalhe das vendas e prestações de serviços pode ser consultado nas notas 3.19 e 27 do anexo às demonstrações financeiras.

Em 2025, o denominador da proporção do Capex ascendeu ao valor de 16 330 064€ que corresponde aos acréscimos efetuados aos ativos fixos tangíveis, intangíveis e ativos sob direto de uso. O Capex considerado como elegível corresponde ao valor associado às adições efetuadas no âmbito dos transportes aéreos. O detalhe dos ativos mencionados pode ser consultado nas notas 3.3 e 6 do anexo às demonstrações financeiras.

## Próximos passos na aplicação da Taxonomia

A SATA pretende continuar a acompanhar as atualizações introduzidas no âmbito da Taxonomia Ambiental da UE e a atualizar o seu reporte em conformidade. Em particular, irá considerar as alterações decorrentes do Regulamento Delegado (UE) 2026/73 da Comissão, de 4 de julho de 2025, que introduziu medidas de simplificação ao processo de análise e reporte da Taxonomia, inicialmente propostas no âmbito do pacote Omnibus. Ao longo dos próximos anos, a SATA irá aprofundar e robustecer a sua análise e reporte de Taxonomia, incluindo a identificação de outras atividades elegíveis, bem como a análise dos critérios técnico ambientais e sociais. Este processo permitirá, progressivamente, reportar a elegibilidade e o alinhamento das suas atividades com a Taxonomia Ambiental da UE.



## Metodologias

### Notas metodológicas gerais

A metodologia de cálculo do presente exercício recorre a um método baseado na aplicação de fatores de emissão para os dados de atividade.

$$\text{Emissões de GEE} = \text{Dados de atividade (DA)} \times \text{Fator de Emissão (FE)}$$

#### Dados de atividade (DA)

- Os dados de atividade foram fornecidos pelo Grupo SATA, tendo-se recorrido a dados anuais.
- Os dados utilizados como base para a determinação da pegada de carbono referem-se ao ano de 2025.

#### Fator de emissão (FE)

- Os fatores de emissão utilizados foram escolhidos tendo em conta a melhor informação disponível e atual, com o ano de reporte mais próximo de 2025.

#### Potencial de Aquecimento Global (PAG)

- Sempre que possível e relevante, os diferentes gases com efeito de estufa, identificados pelo Protocolo de Quioto, foram considerados, nomeadamente: dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), hidrofluorcarbonetos (HFCs), perfluorcarbonetos (PFCs) e hexafluoreto de enxofre (SF<sub>6</sub>). Para a quantificação das

emissões de cada GEE, foi considerado o respetivo fator de Potencial de Aquecimento Global (*Global Warming Potential - GWP*). Os fatores GWP são aplicados para diferentes GEE de modo a converter a quantidade do GEE numa unidade comum - o Dióxido de Carbono Equivalente (CO<sub>2</sub>e). A unidade "CO<sub>2</sub>e" consolida e expressa a quantidade total de emissões de GEE.

- Na metodologia de cálculo de emissões de âmbito 1 e 2 utilizada foram considerados os valores dos GWP que constam no *IPCC Fifth Assessment Report (AR5)*, a 100 anos. Os valores utilizados são os seguintes: CO<sub>2</sub> - 1; CH<sub>4</sub> - 28; N<sub>2</sub>O - 265.

**Nota:** A metodologia de cálculo deverá ser revista anualmente ou sempre que surjam alterações significativas nas operações que o justifiquem.

## Metodologias usadas para o cálculo ou medição de emissões

### Combustíveis (equipamentos fixos)

**Metodologia para recolha de dados:** Monitorização mensal realizada pelos responsáveis dos Aeródromos.

**Metodologia de cálculo das emissões:** Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados físicos. Para o cálculo das emissões, foram aplicados os fatores de conversão (densidade e poder calorífico inferior) e os fatores de emissão presentes no *National Inventory Document* (NID) 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. No caso específico do consumo de gasóleo em fontes estacionárias, foi utilizado o único fator de emissão disponibilizado pelo NID para este tipo de combustível, correspondente à categoria de caldeiras médias, por ser a única tecnologia prevista para fontes estacionárias a gasóleo neste documento. Os fatores de emissão presentes no NID incluem CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O, permitindo assim o cálculo das emissões fósseis totais. Para o Potencial de Aquecimento Global (GWP), foram utilizados os valores do *Assessment Report 5* (AR5) do *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo GHG Protocol, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões.

### Combustíveis (fontes móveis)

**Metodologia para recolha de dados (Frota terrestre):**

- PDL: Recolha anual fornecida pela ANA Aeroportos
- GRW, SJZ, PIX, CVU: Recolha mensal realizada pelos responsáveis dos Aeródromos
- SMA, TER, HOR, FLW: Recolha mensal realizada pelos responsáveis da escala
- LIS: Recolha mensal realizada pelo responsável da Manutenção

**Metodologia para recolha de dados (Frota aérea):** Os consumos de combustíveis das aeronaves são fornecidos pela Direção de Controlo e Gestão, gerados pelo sistema FIS.

**Metodologia de cálculo das emissões:** Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados físicos, sendo a metodologia de cálculo diferenciada entre frota terrestre e frota aérea.

- Para o cálculo das emissões associadas à **frota terrestre**, foram aplicados os fatores de conversão (densidade e poder calorífico inferior) e os fatores de emissão presentes no *National Inventory Document* 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. No caso específico do gasóleo utilizado pela frota, foi aplicado o fator de emissão correspondente a veículos de passageiros de segmento médio com norma Eur 4 (veículos registados a partir de 2006). Esta opção constitui a abordagem mais conservadora e, simultaneamente, a que melhor reflete o perfil real das frotas das empresas. Os fatores de emissão presentes no NID incluem CO<sub>2</sub> fóssil, CO<sub>2</sub> biogénico, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O. Assim, foram calculadas separadamente as emissões fósseis (CO<sub>2</sub> fóssil, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O) e as emissões biogénicas (CO<sub>2</sub> biogénico). As emissões biogénicas decorrem da combustão da fração de biocombustível presente nos combustíveis utilizados pela frota, sendo estas emissões reportadas separadamente do restante inventário. Para o Potencial de Aquecimento Global (GWP), foram utilizados os valores do *Assessment Report 5* (AR5) do *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo *GHG Protocol*, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões.

- Para o cálculo das emissões associadas à **frota aérea**, foi necessário selecionar fatores de emissão para *Jet Fuel* e *Sustainable Aviation Fuel* (SAF). O fator de emissão de CO<sub>2</sub> para o *Jet Fuel* foi o mesmo utilizado para o cálculo das emissões de CO<sub>2</sub> para efeitos do CELE. Quanto aos restantes fatores de emissão, dado que não existem, até ao momento, fatores de emissão nacionais aplicáveis à realidade portuguesa, recorreu-se à base de dados da DEFRA para selecionar o fator de emissão para *Jet Fuel*, que disponibiliza fatores de emissão para CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O. Foi selecionado o fator de emissão correspondente a *Aviation Turbine Fuel*. No caso do SAF, e com base na informação disponibilizada pela entidade operadora, foi considerado combustível produzido a partir de *Used Cooking Oil* (UCO), inteiramente de origem vegetal, conforme evidenciado pelos certificados de sustentabilidade associados ao combustível adquirido. Estes certificados atestam o cumprimento dos critérios de sustentabilidade e a ausência de carbono de origem fóssil, pelo que se assumiu que as emissões fósseis associadas à combustão do SAF (CO<sub>2</sub> fóssil, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O) são nulas. Para contabilizar as emissões biogénicas de CO<sub>2</sub> associadas associadas ao SAF, recorreu-se também à base de dados da DEFRA. Estes valores devem ser reportados separadamente, conforme orientado pelo *GHG Protocol*.

**Melhorias metodológicas face ao exercício do ano anterior:** inclusão do reporte das emissões biogénicas associadas ao consumo de gasóleo na frota terrestre, e ao consumo de SAF na frota de aeronaves.

### Emissões fugitivas

De acordo com os relatórios de intervenção, não se observam fugas de GFEE.

### Consumo de eletricidade nas instalações e veículos elétricos

**Metodologia para recolha de dados:** Dados obtidos através do reporte mensal "*Billed Energy and Water*" (reporte automático: reporte mensal alimentado em sistema); Dados fornecidos pela entidade aeroportuária - ANA Aeroportos. **Exclusões observadas pela SATA:** Os dados referentes às viaturas elétricas afetas à Manutenção de Linha de Lisboa, não estão contabilizados, uma vez que a entidade aeroportuária ainda não autorizou a instalação das boxes.

**Metodologia de cálculo das emissões:** Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados físicos. As emissões de âmbito 2 foram calculadas de acordo com as duas metodologias definidas pelo GHG Protocol:

- Método *Location-based*: reflete a intensidade média de emissões da rede elétrica onde ocorre o consumo de energia, com base na informação mais recente disponível para cada sistema elétrico.

- Método *Market-based*: reflete as emissões associadas à eletricidade que a organização escolhe adquirir, utilizando fatores de emissão provenientes de instrumentos contratuais, com base na informação mais recente disponível para cada fornecedor. No cálculo das emissões market-based, foram utilizados os fatores de emissão específicos dos fornecedores mencionados: Eletricidade dos Açores (EDA), Empresa de Eletricidade da Madeira (EMM) e Energias de Portugal (EDP), considerando, neste último caso, o fator de emissão divulgado pela EDP Comercial.

Para a metodologia *location-based*, o fator de emissão selecionado corresponde à intensidade média de emissões da rede elétrica relevante em cada caso. Nos consumos fornecidos pela EDA e pela EMM, foi utilizado o mesmo fator de emissão aplicado no cálculo *market-based*, uma vez que tanto os Açores como a Madeira possuem sistemas elétricos isolados, não existindo um fator *location-based* nacional aplicável. Para consumos associados à EDP, o fator de emissão *location-based* utilizado corresponde à intensidade média de emissões da produção de eletricidade em Portugal em 2025, conforme informação divulgada pela APREN.

## Âmbito 1

## Âmbito 2

# Metodologias

Categoria do Âmbito 3	Dados de atividade
<b>Emissões a montante</b>	
<b>Categoria 1 - Compra de bens e serviços</b>	<p><b>Tipologia da informação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foram fornecidos dados financeiros (€) para a aquisição de produtos e serviços.</li> </ul> <p><b>Pressupostos utilizados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foram desconsiderados determinados custos por não constituírem uma fonte de emissão ou por já se encontrarem refletidos noutras categorias, nomeadamente custos de energia e combustíveis, transportes e logística, alojamento e estadias de tripulações, alugueres e rendas de espaços, viaturas ou equipamentos, licenças, quotas, inscrições e subscrições, taxas, impostos e encargos administrativos, regulatórios, aeroportuários e ambientais, serviços de handling, comissões comerciais e custos internos intra-grupo.</li> <li>• Foram excluídos custos referentes a períodos anteriores ou posteriores a 2025.</li> <li>• Foram excluídos os custos associados a bens de capital já considerados na respetiva categoria.</li> </ul>
<b>Categoria 2 - Bens de capital</b>	<p><b>Tipologia da informação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foram fornecidos dados financeiros (€) para a aquisição de bens de capital.</li> </ul>
<b>Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2)</b>	<p><b>Metodologia para recolha de dados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Os dados de atividade foram obtidos nos âmbito 1 e 2.</li> </ul> <p><b>Tipologia da informação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foram considerados dados físicos tanto para os consumos de combustíveis (litros e toneladas) como para a aquisição de eletricidade (kWh).</li> </ul>
<b>Categoria 4 - Transporte e distribuição a montante</b>	<p><b>Metodologia para recolha de dados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O Grupo SATA não conseguiu obter dados físicos relativos ao transporte a montante dos produtos adquiridos. Deste modo, os custos de transporte - nomeadamente de materiais e mercadorias - identificados na categoria "Compra de bens e serviços" foram alocados a esta categoria.</li> </ul> <p><b>Tipologia da informação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foram fornecidos dados financeiros para os transportes dos produtos (€).</li> </ul> <p><b>Pressupostos utilizados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Com base no fornecedor e na descrição de produto a ser transportado, foi necessário assumir a tipologia de transporte utilizada (terrestre, marítimo ou aéreo).</li> </ul>

Metodologia de cálculo das emissões	Fatores de emissão	Percentagem de emissões calculadas utilizando dados primários obtidos dos fornecedores
<p>Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados financeiros, expressos em diferentes moedas. Deste modo, procedeu-se à conversão das unidades monetárias (CAD, CHF, GBP e USD) para euros (EUR), utilizando os fatores de conversão do Banco de Portugal.</p> <p>Para o cálculo das emissões, os dados de atividade foram multiplicados pelo fator de emissão adequado, considerando a tipologia de produto ou serviço adquirido.</p>	<p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de dados da Open CEDA.</li> </ul>	0%
<p>Os dados de atividade foram multiplicados por um fator de emissão apropriado, considerando a tipologia de bem de capital adquirido.</p>	<p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de dados da Open CEDA.</li> </ul>	0%
<p>No cálculo das emissões associadas às atividades de extração, refinação e transporte de combustível, os dados de atividade referentes ao consumo de combustíveis em equipamentos fixos e na frota foram multiplicados pelos fatores de emissão correspondentes a cada tipo de combustível (gasóleo, jet fuel ou SAF), estimando-se assim as emissões a montante dos combustíveis.</p> <p>No cálculo das emissões associadas à aquisição de eletricidade, os dados de atividade referentes aos consumos de eletricidade das instalações e da frota foram multiplicados pelo fator de emissão relativo à extração, refinação e transporte de combustíveis utilizados na produção de eletricidade, permitindo estimar as emissões a montante dos combustíveis para produção de eletricidade. Adicionalmente, foram calculadas as emissões associadas às perdas de eletricidade na rede, aplicando o fator de emissão relativo à produção da eletricidade e a percentagem de perdas na rede nacional de transporte.</p>	<p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados físicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Combustíveis - Base de dados da DEFRA;</li> <li>• Extração, refinação e transporte de combustíveis para produção de eletricidade - Base de dados da DEFRA;</li> <li>• Produção da eletricidade - APREN.</li> </ul> <p><b>Dados adicionais utilizados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Percentagem de perdas na rede nacional de transporte - REN - Redes Energéticas Nacionais.</li> </ul>	100%
<p>Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados financeiros, expressos em diferentes moedas. Deste modo, procedeu-se à conversão das unidades monetárias (CAD, GBP e USD) para euros (EUR), utilizando os fatores de conversão do Banco de Portugal.</p> <p>Para o cálculo das emissões, os dados de atividade foram multiplicados pelo fator de emissão adequado, diferenciando entre transporte terrestre, aéreo e marítimo.</p>	<p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de dados da ADEME.</li> </ul> <p><b>Dados adicionais utilizados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fatores de conversão das unidades monetárias de CAD, GBP e USD para euros (€), com base nos valores publicados pelo Banco de Portugal.</li> </ul>	0%

<p><b>Categoria 5 - Resíduos</b></p>	<p><b>Metodologia para recolha de dados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A recolha da informação foi realizada através das plataformas SRIR e SILIAMB, nas quais são emitidas, corrigidas e mantidas a e-GAR.</li> <li><u>Exclusões observadas pela SATA:</u> Apenas são incluídos os resíduos para os quais foram emitidas e-GARs (ex: Manutenções, Armazém de Logística, Terminal de Cargas, etc). Os Resíduos produzidos nas áreas administrativas, aeroportos (zonas públicas) e resíduos de bordo não estão incluídos.</li> </ul> <p><b>Tipologia da informação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Foram fornecidos dados físicos (kg) para os resíduos gerados.</li> </ul> <p><b>Pressupostos utilizados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Com base no tipo de resíduo e no respetivo destino final fornecido, procedeu-se à sua categorização de forma a permitir a seleção do fator de emissão mais adequado. No que respeita ao tipo de resíduo, este foi agrupado em categorias gerais (ex. resíduos industriais, resíduos urbanos, lamas, entre outros). Relativamente ao destino final, todos os processos identificados como valorização foram mapeados para tratamento final de reciclagem (com exceção do efluente, que foi considerado tratamento). Por sua vez, os processos identificados como eliminação ou aterro foram classificados como tratamento final de deposição em aterro.</li> <li>Com base no código LER indicado, recorreu-se ao Guia de Classificação de Resíduos para verificar as designações aplicáveis a cada tipologia de resíduo. Verificou-se, contudo, que num dos registos, o código LER correspondia a 'Filtros de óleo'. No entanto, o resíduo foi identificado como metais ferrosos, tendo sido esta tipologia efetivamente considerada para a respetiva classificação. Noutro registo, o código LER atribuía-se a "Lâmpadas fluorescentes e outros resíduos contendo mercúrio". Porém, o resíduo foi identificado como lamas oleosas, pelo que a classificação aplicada teve por base o tipo de resíduo realmente verificado.</li> </ul>
<p><b>Categoria 6 - Viagens de negócios</b></p>	<p><b>Tipologia da informação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Foram fornecidos dados físicos (número de noites) e dados financeiros (despesa monetária) para as estadias dos colaboradores.</li> <li>Foram fornecidos dados físicos para as viagens de avião (distância e número de passageiros).</li> <li>Foram fornecidos dados financeiros para as viagens de táxi, metro, comboio, autocarro, barco, aluguer de viaturas e abastecimento de combustível (despesas de viagens).</li> </ul> <p><b>Pressupostos utilizados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Custos associados a estacionamento, parking, portagens e taxas foram desconsiderados por não representarem fontes de emissão.</li> <li>Sempre que, com base na designação dos registos, não foi possível identificar de forma inequívoca a categoria correspondente, os custos foram assumidos como viagens de táxi.</li> <li>Sempre que possível, foram utilizados os dados físicos fornecidos (número de noites). Nas situações em que o número de noites indicado foi "0", consideraram-se dados financeiros como dado de atividade.</li> <li>Uma vez que o número de quartos por noite não foi fornecido, assumiu-se que o número de quartos por noite foi unitário (1).</li> <li>No caso das viagens de avião, o fator de emissão varia em função da distância percorrida, sendo que se assumiu três tipos de voo (doméstico, curta distância e longa distância).</li> <li>Para as viagens de táxi, assumiu-se um custo por quilómetro (período diurno) de 0,47 €/km, de modo a obter uma estimativa de distância total percorrida pelos táxis (em km).</li> <li>Uma vez que o número de passageiros em viagens de táxi não foi fornecido, assumiu-se que o número de passageiros foi unitário (1).</li> <li>Para as despesas associadas ao abastecimento de combustível, assumiu-se que o combustível utilizado foi gasolina. Para efeitos de conversão dos dados financeiros em dados físicos, considerou-se um preço médio da gasolina de 1,71 €/litro, de modo a obter uma estimativa da quantidade de combustível abastecida.</li> </ul>
<p><b>Categoria 7 - Deslocações pendulares</b></p>	<p><b>Metodologia para recolha de dados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Em 2024 foi realizado um <u>questionário relativo às deslocações casa-trabalho-casa dos colaboradores</u>. Para o cálculo das emissões associadas às deslocações pendulares em 2025, procedeu-se a uma extrapolação dos resultados obtidos no inquérito do ano anterior, uma vez que o questionário não foi novamente aplicado em 2025. Assim, foram utilizados os valores de emissões resultantes da metodologia de cálculo de 2024, considerando o número de respostas obtidas nesse ano.</li> <li>A SATA Air Açores e a SATA Azores Airlines subcontratam um serviço de transporte rodoviário (autocarro) para as deslocações dos tripulantes. As viagens são efetuadas por um prestador de serviços de transporte contratado pelo Grupo SATA, o qual disponibilizou a informação relativa à distância total percorrida em 2025.</li> </ul> <p><b>Tipologia da informação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Foram considerados dados físicos para o cálculo das emissões das deslocações dos colaboradores sem viatura de empresa (número total de colaboradores por empresa para 2025, número total de colaboradores com viatura de empresa em 2024, e a distância percorrida pelos colaboradores mencionado no questionário em 2024) e das deslocações dos colaboradores com acesso a viatura da empresa (número de colaboradores que utilizam viatura da empresa em 2024 e a distância percorrida pelos autocarros em 2025).</li> </ul>

<p><b>Metodologia de cálculo das emissões:</b> Os dados de atividade foram multiplicados por um fator de emissão apropriado, considerando a tipologia de resíduo gerado e o tratamento final desse mesmo resíduo.</p> <p><b>Melhorias metodológicas face ao exercício do ano anterior:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para os resíduos identificados como "águas oleosas", considerou-se o fator de emissão de tratamento de águas residuais presente na ADEME (ao invés do fator de emissão da DEFRA de tratamento de águas). Uma vez que este fator de emissão é fornecido em unidade de volume (kgCO<sub>2</sub>e/m<sup>3</sup>), estes resíduos fornecidos em toneladas foram convertidos para m<sup>3</sup> aplicando uma densidade típica de águas oleosas. Adicionalmente, foi assumido que esse tipo de efluente é encaminhado para tratamento de águas residuais.</li> </ul>	<p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados físicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de dados da ADEME, DEFRA e MfE.</li> </ul>	<p>100%</p>
<p>No cálculo das emissões das estadias dos colaboradores, o número de quartos alugados foi multiplicado pelo número de noites, resultando no dado de atividade em quarto.noite.</p> <p>No cálculo das emissões das viagens de avião, a distância da viagem foi multiplicada pelo número de passageiros, originando o dado de atividade em passageiro.km.</p> <p>No cálculo das emissões das viagens de táxi, o custo monetário das viagens foi convertido em distância percorrida (km), com base no preço por quilómetro de 0,47 €/km. Posteriormente, a distância estimada foi multiplicada pelo número de passageiros, originando o dado de atividade em passageiro.km.</p> <p>No cálculo das emissões das despesas de abastecimento de combustível, o custo monetário foi convertido em quantidade (litros), com base no preço médio diário da gasolina.</p> <p>Posteriormente, os dados de atividade (físicos e financeiros foram multiplicados pelo fator de emissão adequado.</p>	<p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados físicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de dados da DEFRA e Greenview.</li> <li>• Documento National Inventory Document 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. No caso específico da gasolina, foi aplicado o fator de emissão correspondente a veículos de passageiros de segmento médio com norma Euro 4 (veículos registados a partir de 2006).</li> <li>• Valores de Potencial de Aquecimento Global (GWP) do Assessment Report 5 (AR5) do Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo GHG Protocol, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões.</li> </ul> <p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de dados da ADEME, EPA e EXIOBASE</li> </ul>	<p>Estadias dos colaboradores: 99,7%</p> <p>Viagens de avião, táxi e abastecimento de combustível: 100%</p> <p>Viagens de metro, comboio, autocarro, barco e aluguer de viaturas: 0%</p>
<p>Uma vez que esta categoria abrange apenas as emissões decorrente das deslocações dos colaboradores entre a sua residência e o local de trabalho, foi necessário determinar o número de colaboradores que não utilizam viatura da empresa. Para tal, procedeu-se à subtração do número de colaboradores com acesso a viatura da empresa ao número total de colaboradores. No âmbito da extrapolação, aplicou-se o fator de emissão por colaborador, obtido a partir do inquérito realizado em 2024, ao número de colaboradores sem viatura da empresa em 2025.</p> <p>Para o cálculo das emissões associadas às deslocações dos colaboradores em autocarros subcontratados, o dado de atividade (distância percorrida) foi multiplicado por um fator de emissão apropriado, considerando a tipologia de veículo e o combustível. Uma vez que os dados fornecidos relativos às deslocações em autocarro apenas à SATA Air Açores, mas o serviço é utilizado por tripulantes tanto da SATA Air Açores como da SATA Azores Airlines, procedeu-se à repartição das emissões totais proporcionalmente ao número de colaboradores de cada empresa que usufruem deste serviço.</p>	<p><b>Fatores de emissão aplicados aos dados físicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deslocações dos colaboradores sem viatura da empresa: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Foi feita uma extrapolação das emissões do ano passado.</li> </ul> </li> <li>• Deslocações dos colaboradores com viatura da empresa (autocarros subcontratados): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Documento National Inventory Document 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. Foi aplicado o fator de emissão correspondente a autocarros ("buses") movidos a gásóleo;</li> <li>– Valores de Potencial de Aquecimento Global (GWP) do Assessment Report 5 (AR5) do Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo GHG Protocol, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões.</li> </ul> </li> </ul>	<p>100%</p>

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

Demonstrações Financeiras  
31 de dezembro de 2025

## ÍNDICE

<b>Demonstração da posição financeira .....</b>	<b>4</b>
<b>Demonstração de resultados .....</b>	<b>5</b>
<b>Demonstração do rendimento integral .....</b>	<b>6</b>
<b>Demonstração da alteração dos capitais próprios .....</b>	<b>7</b>
<b>Demonstração dos fluxos de caixa.....</b>	<b>8</b>
<b>Anexo às demonstrações financeiras .....</b>	<b>9</b>
<b>1. Introdução.....</b>	<b>9</b>
1.1 AUXÍLIOS DE ESTADO .....	10
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	12
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	15
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES .....	21
<b>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras .....</b>	<b>22</b>
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO .....	22
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES.....	23
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	24
<b>3. Políticas contabilísticas materiais .....</b>	<b>25</b>
3.1 PARTES DE CAPITAL EM SUBSIDIÁRIAS E ASSOCIADAS .....	25
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL.....	26
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	26
3.4 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS .....	27
3.5 ATIVOS FINANCEIROS.....	28
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS .....	30
3.7 INVENTÁRIOS.....	31
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER .....	31
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA .....	31
3.10 CAPITAL SOCIAL.....	31
3.11 PASSIVOS FINANCEIROS.....	31
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	32
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO .....	33
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	33
3.15 PROVISÕES.....	35
3.16 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO .....	36
3.17 LOCAÇÕES .....	36
3.18 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS .....	37
3.19 RÉDITO.....	38
3.20 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA .....	39
3.21 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA E PASSIVOS ASSOCIADOS A ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA .....	39
<b>4. Políticas de gestão do risco financeiro .....</b>	<b>40</b>
<b>5. Principais estimativas e julgamentos apresentados .....</b>	<b>47</b>
5.1 PROVISÕES (NOTA 18).....	48

5.2 PRESSUPOSTOS ATUARIAIS (NOTA 20).....	48
5.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS (NOTA 6).....	49
5.4 IMPARIDADES (NOTAS 10, 11 E 13) .....	49
5.5 PROVISÃO DE REDELIVERY (NOTA 18) .....	49
5.6 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 9) .....	50
5.7 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO CORRENTES ASSOCIADOS AO TRANSPORTE AÉREO (NOTA 6) .....	50
5.8 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 19).....	51
<b>6. Ativos fixos tangíveis.....</b>	<b>52</b>
<b>7. Ativos Intangíveis.....</b>	<b>56</b>
<b>8. Investimentos financeiros .....</b>	<b>57</b>
<b>9. Ativos e passivos por impostos diferidos .....</b>	<b>57</b>
<b>10. Inventários .....</b>	<b>59</b>
<b>11. Clientes .....</b>	<b>60</b>
<b>12. Imposto sobre o rendimento a pagar.....</b>	<b>61</b>
<b>13. Outras contas a receber.....</b>	<b>61</b>
<b>14. Outros ativos correntes .....</b>	<b>64</b>
<b>15. Caixa e equivalentes de caixa .....</b>	<b>64</b>
<b>16. Capital .....</b>	<b>65</b>
<b>17. Outras reservas .....</b>	<b>66</b>
<b>18. Provisões.....</b>	<b>66</b>
<b>19. Empréstimos obtidos e Passivos de locação .....</b>	<b>67</b>
<b>20. Obrigações de benefícios de reforma e outros.....</b>	<b>71</b>
<b>21. Fornecedores.....</b>	<b>74</b>
<b>22. Documentos pendentes de voo.....</b>	<b>75</b>
<b>23. Outras contas a pagar.....</b>	<b>75</b>
<b>24. Outros passivos correntes .....</b>	<b>76</b>
<b>25. Ativos e passivos financeiros por categoria .....</b>	<b>77</b>
<b>26. Justo valor de ativos e passivos.....</b>	<b>78</b>
<b>27. Vendas e serviços prestados .....</b>	<b>78</b>

<b>28. Subsídios à exploração.....</b>	<b>78</b>
<b>29. Fornecimentos e serviços externos.....</b>	<b>79</b>
<b>30. Gastos com o pessoal .....</b>	<b>80</b>
<b>31. Outros rendimentos e ganhos.....</b>	<b>81</b>
<b>32. Outros gastos e perdas.....</b>	<b>82</b>
<b>33. Resultados financeiros .....</b>	<b>82</b>
<b>34. Imposto do exercício.....</b>	<b>83</b>
<b>35. Contingências.....</b>	<b>83</b>
<b>36. Partes relacionadas.....</b>	<b>84</b>
<b>37. Compromissos .....</b>	<b>86</b>
<b>38. Ativos e passivos não correntes detidos para venda.....</b>	<b>86</b>
<b>39. Eventos subsequentes.....</b>	<b>88</b>
<b>40. Matérias ambientais .....</b>	<b>90</b>

## Demonstração da posição financeira

	Nota	2025	2024
<b>Ativo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	49 955 865	46 296 808
Ativos intangíveis	7	6 473	16 329
Investimentos financeiros	8	539 316	774 841
Ativos por impostos diferidos	9	6 720 618	7 836 024
Outras contas a receber	13	246 962	256 922
Outros ativos não correntes		10 464	17 169
		<b>57 479 698</b>	<b>55 198 093</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários	10	3 660 738	4 108 044
Clientes	11	2 062 155	1 770 266
Outras contas a receber	13	217 882 226	117 716 994
Outros ativos correntes	14	2 223 690	1 957 713
Caixa e equivalentes de caixa	15	452 404	2 017 640
Ativos não correntes detidos para venda	38	4 967 824	-
		<b>231 249 037</b>	<b>127 570 658</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>288 728 735</b>	<b>182 768 751</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	16	1 809 500	16 809 500
Reservas legais	17	361 900	1 495 596
Outras reservas	17	8 318 091	3 318 091
Resultados acumulados	1.3	478 266	(35 999 764)
Resultado líquido do exercício		(6 390 104)	(11 579 562)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>4 577 653</b>	<b>(25 956 140)</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	18	4 512 150	628 982
Empréstimos obtidos	19	89 068 465	14 266 959
Passivos de locação	19	17 376 881	22 801 474
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	17 966 755	21 137 015
		<b>128 924 251</b>	<b>58 834 430</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	19	96 040 259	65 186 782
Passivos de locação	19	4 500 267	4 763 067
Fornecedores	21	21 136 148	22 262 864
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	103 913	72 499
Documentos pendentes de voo	22	627 565	617 408
Outras contas a pagar	23	21 312 952	51 415 041
Outros passivos correntes	24	7 244 682	5 572 800
		<b>150 965 787</b>	<b>149 890 461</b>
Passivos associados a ativos não correntes detidos para venda	38	4 261 044	-
<b>Total Passivo</b>		<b>284 151 083</b>	<b>208 724 891</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>288 728 735</b>	<b>182 768 751</b>

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

## Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Vendas e serviços prestados	27	68 093 193	60 555 110
Subsídios à exploração	28	70 839 862	59 468 311
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	8	(235 525)	-
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(3 923 489)	(2 734 271)
Fornecimentos e serviços externos	29	(58 624 608)	(53 602 562)
Gastos com o pessoal	30	(64 910 816)	(58 129 580)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(11 056)	(4 553)
Outros rendimentos e ganhos	31	627 718	39 297
Outros gastos e perdas	32	<u>(1 256 739)</u>	<u>(985 458)</u>
<b>Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>		<b>10 598 542</b>	<b>4 606 293</b>
Gastos de reestruturação	30	(84 667)	(2 006 321)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(9 466 038)	(10 339 550)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11 e 13	(1 120 770)	(807 590)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	<u>126 905</u>	<u>(18 677)</u>
<b>Resultado operacional</b>		<b><u>53 971</u></b>	<b><u>(8 565 845)</u></b>
Gastos financeiros	33	(7 551 692)	(4 087 048)
Rendimentos financeiros	33	3 402 607	1 177 085
Diferenças de câmbio líquidas	33	<u>(1 045 788)</u>	<u>14 303</u>
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b><u>(5 140 902)</u></b>	<b><u>(11 461 504)</u></b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	<u>(1 249 202)</u>	<u>(118 058)</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(6 390 104)</u></b>	<b><u>(11 579 562)</u></b>

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

## Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(6 390 104)</b>	<b>(11 579 562)</b>
<b>Outros rendimentos do exercício:</b>			
<b>Itens que não reclassificam por resultados</b>			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	(478 264)	(9 812 490)
Outros impactos		-	-
Imposto diferido	9	-	-
		<u>(478 264)</u>	<u>(9 812 490)</u>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>		<b><u>(6 868 368)</u></b>	<b><u>(21 392 052)</u></b>

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

## Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
<b>A 1 de janeiro de 2024</b>		<b>16 809 500</b>	<b>1 495 596</b>	<b>3 318 091</b>	<b>(16 215 659)</b>	<b>(9 971 615)</b>	<b>(4 564 088)</b>
Aumento Capital Social	16	-	-	-	-	-	-
Resultado Líquido do exercício		-	-	-	-	(11 579 562)	(11 579 562)
Remensurações de planos de benefícios		-	-	-	(9 812 490)	-	(9 812 490)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(9 971 615)	9 971 615	-
		-	-	-	(19 784 105)	(1 607 947)	(21 392 052)
<b>A 31 de dezembro de 2024</b>		<b>16 809 500</b>	<b>1 495 596</b>	<b>3 318 091</b>	<b>(35 999 764)</b>	<b>(11 579 562)</b>	<b>(25 956 140)</b>
Resultado Líquido do exercício		-	-	-	-	(6 390 104)	(6 390 104)
Redução de capital social para cobertura de prejuízos	16	(15 000 000)	-	-	15 000 000	-	-
Redução reservas legais	17	-	(1 133 696)	-	1 133 696	-	-
Conversão empréstimos acionistas	23	-	-	-	27 302 061	-	27 302 061
Entrada em dinheiro para reintegração do capital	17	-	-	-	4 143 570	-	4 143 570
Entrada em dinheiro para constituição reserva especial	17	-	-	5 000 000	-	-	5 000 000
Remensurações de planos de benefícios	20	-	-	-	478 265	-	478 265
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(11 579 562)	11 579 562	-
		(15 000 000)	(1 133 696)	5 000 000	36 478 030	5 189 458	30 533 793
<b>A 31 de dezembro de 2025</b>		<b>1 809 500</b>	<b>361 900</b>	<b>8 318 091</b>	<b>478 266</b>	<b>(6 390 104)</b>	<b>4 577 653</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2025	2024
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		82 020 249	76 037 205
Pagamentos a fornecedores		(66 378 308)	(56 634 652)
Pagamentos ao pessoal		(62 322 294)	(53 736 573)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(12 190 916)	(13 772 871)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>(58 871 269)</b>	<b>(48 106 891)</b>
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		(72 831)	(78 216)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	43 128 589	56 790 734
Outros recebimentos/pagamentos		(1 796 333)	764 716
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>(17 611 844)</b>	<b>9 370 343</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(19 630 922)	(10 641 903)
Ativos intangíveis	7	-	-
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	36	(71 330 936)	(60 746 653)
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	36	-	-
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>		<b>(90 961 858)</b>	<b>(71 388 556)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	160 604 000	86 474 500
Contratação instrumentos derivados	13	-	1 122 600
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23 e 36	5 624 350	307 840
Entrada em dinheiro em capital próprio	17	9 143 570	-
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(54 123 084)	(12 845 137)
Passivos de locação	19	(4 688 025)	(4 451 112)
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23 e 36	(1 680 170)	(5 653 923)
Juros e gastos e similares	33	(6 198 980)	(1 242 534)
Juros de passivos de locação	33	(1 130 434)	(1 364 857)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>		<b>107 551 226</b>	<b>62 347 378</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>			
Efeitos das diferenças de câmbio		(90 357)	25 161
Caixa e equivalentes no início do exercício	15	2 017 640	1 663 314
Transferência para ativos não correntes detidos para venda	38	(452 404)	-
Caixa e equivalentes no fim do exercício	15	<b>452 404</b>	<b>2 017 640</b>

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

## Anexo às demonstrações financeiras

### 1. Introdução

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“Empresa”, “SATA Air Açores” ou “SATA”) resulta da transformação em sociedade anónima ao abrigo do Decreto-Lei n.º 276/2000, de 10 de novembro, da SATA Air Açores – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, E.P.<sup>1</sup>.

A Empresa é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada e tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através de participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas com a referida exploração, incluindo a assistência a aeronaves nos aeroportos, a formação de pessoal técnico e a assistência a outras empresas do sector.

A SATA Air Açores é detida a 100% pela SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) (Ver Reestruturação societária do Grupo SATA infra), que tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras. A SATA Holding, por sua vez, detém igualmente 100% da SATA Internacional – Azores Airlines S.A. (“Azores Airlines”) e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos” ou “SGA”), formando assim o Grupo SATA (“Grupo”).

Por sua vez, a SATA Air Açores detém 100% da Azores Airlines Vacations, localizada nos Estados Unidos, que se encontra em processo de encerramento.

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no n.º 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA<sup>2</sup>. Abaixo a cronologia relativa à prestação do Serviço Público inter-ilhas:

- Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a Empresa ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009.
- A 7 de setembro de 2009, a Empresa renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, pelo prazo de cinco anos a contar daquela data.
- A 24 de setembro de 2014, foi assinado, entre a SATA e a RAA, um Ajuste Direto para o período de outubro de 2014 a março de 2015.
- A 1 de abril de 2015, foi assinado entre a SATA e a RAA o segundo Ajuste Direto, para o período de abril a setembro de 2015.
- A 4 de setembro de 2015, a Empresa ganhou o Contrato das Obrigações de Serviço Público (“OSP”) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015 até setembro de 2020.
- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto do Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, para o período de outubro de 2020 a março de 2021<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 490/80 de 17 de outubro.

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

<sup>3</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro.

- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, por contrato a celebrar entre a RAA e a SATA, o qual veio a ser celebrado a 31 de março de 2021<sup>4</sup>.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar, entre a RAA e a SATA, um novo ajuste direto da concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, para o período de 1 a 31 de outubro de 2021<sup>5</sup>.
- A 28 de setembro de 2021, foi assinado entre a RAA e a SATA o Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de 1 de novembro de 2021 até 31 de outubro de 2026<sup>6</sup>.

## Contexto da atividade do Grupo SATA

### 1.1 Auxílios de Estado

A crise provocada pela pandemia COVID-19 representou um enorme choque para a economia europeia e mundial, tendo sido o sector da aviação foi um dos mais afetados, com impactos na tesouraria das companhias aéreas sem precedentes. No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a Comissão Europeia ("CE") aprovou, ao abrigo das regras da União Europeia ("UE") em matéria de auxílios estatais, apoios à liquidez do Grupo SATA, a saber:

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA<sup>7</sup>;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 11,9 milhões de euros, a favor do Grupo SATA (3,8 milhões de euros a favor da SATA e 8,1 milhões de euros a favor da Azores Airlines), como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus<sup>8</sup>;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários<sup>9</sup>;
- a 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de euros<sup>10</sup>;
- A 7 de junho de 2022 aprovou i) um empréstimo direto de 144,5 milhões de euros, ii) uma assunção de dívida de 173,8 milhões de euros, totalizando 318,25 milhões de euros a converter em capitais

---

<sup>4</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021, de 25 de março, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 44, de 25 de março de 2021

<sup>5</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 161, de 20 de setembro de 2021

<sup>6</sup> A 12 de agosto de 2021, por despacho do Secretário Regional dos Transportes, Turismo e Energia, foi adjudicada a proposta da SATA.

<sup>7</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

<sup>8</sup> Cf. State aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal – COVID-19 – SATA Compensation of damages resulting from extraordinary events – esta decisão contempla, ainda, um valor adicional de Eur 8M para a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

<sup>9</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

<sup>10</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras<sup>11</sup>.

A SATA obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível assegurar a conectividade territorial das ilhas dos Açores com Portugal continental e a União Europeia, permitindo restabelecer a viabilidade da sua transportadora aérea regional e reorganizar a sua atividade, melhorando as operações e reduzindo os custos operacionais.

Na sequência das diversas interações mantidas entre o Grupo SATA e a Comissão Europeia desde o início do processo de auxílio estatal, o Plano de Reestruturação do Grupo SATA foi aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (“Plano de Reestruturação Aprovado”) no quadro das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais.

A Comissão avaliou o Plano de Reestruturação, que define um pacote de medidas para racionalizar as operações do Grupo SATA e reduzir os custos. Para tal, o Plano prevê i) a alienação de pelo menos 51% das ações da Azores Airlines, ii) o *carve-out* / alienação do negócio do *handling*, iii) a reestruturação societária do Grupo SATA à data, com a criação de uma holding SATA para ter o controlo das três Empresas, em substituição do modelo em que a holding era a SATA Air Açores. Além disso, o Grupo SATA está inibido de efetuar quaisquer aquisições e terá uma quantidade máxima de frota que não poderá exceder até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes à data do transporte aéreo.

Nesta base, a Comissão Europeia concluiu que o auxílio à reestruturação está em conformidade com as regras da União Europeia, de forma a atingir o objetivo de garantir a viabilidade a médio/longo prazo do Grupo SATA.

O montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de euros, já se encontra totalmente realizado, com i) a entrada em dinheiro na SATA no montante de 144,5 milhões de euros (82,5 milhões de euros adiantados em 2021 e 62 milhões de euros recebidos em 2022), contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao Governo Regional dos Açores (“GRA”) e ii) a concretização da assunção de dívida bancária no montante de 173,75 milhões de euros contraída pela SATA, igualmente contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao GRA. Com os referidos montantes, em 2023, foram realizados aumentos de capital em espécie, na SATA Air Açores, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 102,8 milhões de euros, conforme descrito no ponto “Capitalização da SATA Air Açores” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA, tendo os restantes 215,5 milhões de euros sido cedidos pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”) à SATA Holding conforme descrito no ponto “(I) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA.

Adicionalmente, também os 135 milhões de euros de dívida bancária garantida pelo GRA, foram totalmente obtidos pela SATA Air Açores em 2022. Em 2023, os referidos montantes foram transferidos para a SATA Holding, conforme descrito no ponto “Transferência de dívida bancária da SATA Air Açores para a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA.

O referido Plano de Reestruturação estabelecia, inicialmente, um conjunto de medidas estruturais, operacionais e financeiras a implementar até 31 de dezembro de 2025, com vista a assegurar a viabilidade económica e financeira do Grupo SATA a médio e longo prazo. Na mesma data da sua aprovação, a Comissão Europeia deu igualmente por concluída a investigação então em curso relativa aos aumentos de capital realizados em exercícios anteriores.

---

<sup>11</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C ex 2020/N) and SA.62043 (2021/C ex 2021/N) which Portugal is planning to implement for rescuing and restructuring the SATA Group

Atendendo à evolução dos pressupostos subjacentes ao Plano de Reestruturação Aprovado, bem como ao contexto económico e operacional verificado após a sua implementação inicial, foi, em dezembro de 2025 solicitada a prorrogação do prazo para o cumprimento integral das medidas nele previstas. Na sequência desse pedido, a Comissão Europeia aprovou a extensão do prazo para execução do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, mantendo-se o Grupo SATA vinculado ao cumprimento dos objetivos e compromissos assumidos junto da Comissão Europeia. Nesse contexto, foi igualmente determinada a obrigação de restituição parcial do auxílio de Estado anteriormente concedido, no montante de 3 milhões de euros, como condição associada à referida prorrogação.

Atendendo à reestruturação societária entretanto concretizada, no âmbito da qual a SATA Holding passou a assumir a posição de empresa-mãe do Grupo SATA, a restituição do referido montante será efetuada por esta entidade, sendo operacionalizada através de uma redução do respetivo capital social, nos termos a definir, e em conformidade com as orientações e decisões da Comissão Europeia.

## 1.2 Plano de Reestruturação

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e ~2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores<sup>12</sup> é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante, com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

Para tal, no Plano de Reestruturação foram definidos 5 pilares para garantir a eficiência de custos e agilidade do Grupo SATA, a saber:

- **Otimização da Rede**
  - Otimização das Obrigações de Serviço Público, melhorando os requisitos para a sustentabilidade financeira; e
  - Capacidade de foco em operações essenciais; melhorar a conectividade com os mercados relevantes.
- **Reestruturação da frota**
  - Otimização do custo pela incorporação de novos aviões com menores necessidades de manutenção e menor consumo de combustível como drivers chave de eficiência do Plano de Reestruturação.
- **Eficiência operacional**
  - Promoção de iniciativas de eficiência operacional relativamente a combustível, *catering*, tripulação e distribuição.

---

<sup>12</sup> Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

- **Negociação com fornecedores**

- Negociação dos principais contratos com fornecedores para obter melhores condições.

- **Agilização do trabalho**

- Implementação de medidas de produtividade para ajustar o trabalho às necessidades do Grupo SATA.

Adicionalmente, de referir que a rede da SATA, considerada no Plano de Reestruturação para 2021-2025, teve como base dados de mercado da Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Data (GDD) e OAG, em específico os dados históricos para as estações S19 e W19 da IATA.

Quanto à evolução do mercado e estimativas de crescimento, o Plano de Reestruturação baseou-se na previsão de procura de viagens aéreas 2019-2025 da IATA / Oxford Economics (versão de novembro de 2020).

No que diz respeito às tarifas e receitas, a pesquisa baseou-se, inicialmente, nos dados da Azores Airlines de *Revenue Accounting* para as estações S19 e W19, bem como no Sabre Market Intelligence.

Após o desenho e otimização da rede, a SATA contratou a consultora SABRE, para realizar a validação do plano de rede e capacidade. Este projeto foi realizado durante os meses de outubro e novembro de 2020. Após a conclusão do projeto, as equipas profissionais da SABRE validaram e fizeram pequenas recomendações na rede considerada no Plano de Reestruturação.

Face ao Plano de Reestruturação Aprovado, em 2024, a Empresa registou um aumento da procura, superior ao crescimento da oferta, originando um aumento do *load-factor* face ao anteriormente previsto. Não obstante, apesar do aumento das receitas, o EBITDA e o resultado líquido do exercício apresentaram desvios negativos significativos face ao estimado no Plano de Reestruturação Aprovado.

O Plano de Reestruturação foi concebido com base em pressupostos macroeconómicos e operacionais que refletiam, à data da sua formulação, as melhores projeções disponíveis. No entanto, a evolução verificada de variáveis críticas como a dinâmica da procura, a pressão verificada no sector para o incremento de rubricas relevantes de custo, nomeadamente os custos com pessoal, custos com combustíveis e custos com taxas aeroportuárias, revelou desvios significativos face ao cenário inicialmente previsto no Plano de Reestruturação Aprovado, para os níveis de EBITDA e resultados líquidos nomeadamente no ano de 2024. Embora estes desvios não comprometam os princípios orientadores do Plano de Reestruturação, tornam necessária uma reavaliação seletiva de algumas medidas, de forma a assegurar a adequação da performance económica e financeira a este novo enquadramento.

Assim, e reconhecendo a necessidade de reforçar a capacidade do Grupo para enfrentar as dinâmicas do setor e aos desafios emergentes, em agosto de 2024 o Conselho de Administração delineou um Plano de Sustentabilidade Financeira, concebido como um instrumento estratégico para assegurar a estabilidade económico-financeira, promover a eficiência operacional e garantir a continuidade do serviço público de transporte aéreo com elevados padrões de qualidade e responsabilidade, cumprindo com os principais focos estratégicos definidos pelo Plano de Reestruturação.

O objetivo foi claro, recolocar os resultados económicos e financeiros do Grupo SATA no caminho de convergência previsto no Plano de Reestruturação.

O Plano de Sustentabilidade Financeira, atualizado pela última vez em abril de 2025, contém 41 medidas em torno de três eixos fundamentais i) aumento de receitas, ii) redução de custos operacionais e iii) reorganização dos serviços de suporte, com um impacto estimado de 65,1 milhões de euros em resultado operacional.

Este Plano de Sustentabilidade Financeira incorporou medidas existentes em anteriores planos estratégicos, bem como medidas especificamente previstas no Plano de Reestruturação que, por uma razão ou por outra, não tinham sido ainda implementadas.

Das referidas medidas destacam-se:

#### **Aumento de Receitas**

- i. Revisão do portefólio de rotas, com eliminações de ligações deficitárias (p.e: Porto e Funchal com destino à América do Norte).
- ii. Reformulação da oferta comercial, com introdução de vendas a bordo e serviços complementares.
- iii. Exploração de espaços publicitários nas aeronaves e canais digitais.

#### **Redução de Custos Operacionais**

- i. Eliminação do serviço de *catering* em rotas de curta duração.
- ii. *Retrofit* de aeronaves A320 NEO, aumentando a capacidade disponível, otimizando o custo por assento.
- iii. Revisão de contratos com fornecedores e renegociação de condições comerciais.
- iv. Automatização de processos operacionais, reduzindo tempos de rotação e melhorando a pontualidade.

#### **Reestruturação dos Serviços de Suporte**

- i. Reforço dos canais de atendimento nos aeroportos e digitalização de processos de *check-in* e embarque.
- ii. Investimento no *Contact Center*, com foco na eficiência e qualidade do serviço.
- iii. Reorganização interna de equipas e funções, promovendo maior agilidade e redução de redundâncias.
- iv. Melhoria dos serviços de *Customer Care*, com foco na experiência do passageiro.

Tendo em consideração o acima descrito e no âmbito das interações tidas com a Comissão Europeia, em 2025 foram contraídos financiamentos bancários no valor de 110 milhões de euros pelo Grupo SATA, através da SATA Air Açores e da SATA Handling, dos quais, 85 milhões de euros, com aval do acionista único do Grupo. Destes, 75 milhões de euros foram contratados na SATA Air Açores (ver Nota 19).

Na SATA Air Açores, as receitas totais obtidas em 2025 apresentaram um desvio favorável de cerca de 11% face ao orçamento de 2025, refletindo o aumento da procura e um maior nível de compensações no âmbito das OSP's.

Por sua vez, os custos totais registaram também um acréscimo de aproximadamente 11% face ao orçamentado para 2025, essencialmente devido ao aumento dos encargos com manutenção e aos custos com ACMI's associados a irregularidades operacionais.

Apesar dos desvios registados, os resultados obtidos mantiveram-se globalmente alinhados com o orçamento.

### 1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 116/2022, de 27 de julho de 2022, o Conselho do Governo resolveu encetar as diligências necessárias à reorganização societária da SATA Air Açores. Esta reorganização foi analisada e os passos para a sua concretização foram detalhados em documentos de trabalho constantes no Plano de Reestruturação (o “Plano”) atualizado pela última vez a 12 de maio de 2023.

O Plano de Reestruturação envolve a criação de uma nova sociedade, SATA Holding, a constituir pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”), na qualidade de acionista única, para se tornar a sociedade-mãe do Grupo SATA, passando a deter a totalidade do capital social da SATA Air Açores, e das suas subsidiárias, entre outras, Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como, em momento ulterior, a nova entidade resultante da desvinculação da atividade de assistência em escala (*handling*) até agora assegurada pelas transportadoras.

No âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado, em 9 de dezembro de 2022, a reorganização societária do Grupo SATA foi aprovada pelo GRA, tendo sido autorizadas as seguintes operações:

- Constituição de uma nova sociedade comercial (SATA Holding), cujo capital social será integralmente subscrito e realizado pela Região Autónoma dos Açores, designadamente mediante a subscrição de ações num aumento de capital por entradas em dinheiro e por entradas em espécie, cujo objeto social será a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização;
- Venda da participação de 100% do capital social detida pela Região Autónoma dos Açores na SATA Air Açores à SATA Holding;
- Venda à SATA Holding pela SATA Air Açores de 100% do capital social das suas subsidiárias Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como a cessão de créditos intra-grupo devidos pelas subsidiárias.

Os objetivos da reorganização societária consistem na separação clara das diferentes missões de cada subsidiária, na capitalização das várias empresas do Grupo SATA e melhoria da sua estrutura de capitais próprios, assegurando a agilização e otimização da estrutura do Grupo, captando sinergias operacionais e financeiras na sua gestão.

Ainda no âmbito do processo de reestruturação, a SATA Air Açores procedeu ao encerramento das empresas na América do Norte, passando a operação nos Estados Unidos da América e Canadá a ser representada por uma loja da Azores Airlines, deixando de haver uma entidade jurídica local. Atualmente está a decorrer o processo de encerramento da empresa subsidiária dos Estados Unidos da América, Azores Vacations America.

#### **Constituição da SATA Holding e alterações das participações na SATA Air Açores, Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos**

No dia 13 de janeiro de 2023 formalizou-se a reorganização societária do Grupo SATA, com a constituição da nova sociedade SATA Holding, S.A (“SATA Holding”), com capitais exclusivamente públicos detidos pela Região Autónoma dos Açores.

**(i) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding**

Na sequência desta alteração societária, no dia 18 de janeiro de 2023 foi celebrado um Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding (“CCVA – GRA”) mediante o qual a RAA vende as ações da SATA Air Açores e cede os créditos que detém sobre a SATA Air Açores (no âmbito das injeções realizadas nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado) à SATA Holding, mediante o pagamento do montante de 215.497.101 euros. Com este contrato, a SATA Holding passa a deter a 100% do capital social da SATA Air Açores.

No seguimento da celebração do CCVA-GRA, a RAA passou a deter um crédito sobre a SATA Holding que consiste no preço a pagar como contrapartida da compra e venda das Ações SATA Air Açores e da cessão dos Créditos da SATA Air Açores acima referido, no valor de 215.497.101 euros.

Este crédito foi convertido para capital no dia 3 de fevereiro de 2023, mediante a realização de um aumento de capital da SATA Holding para 215.547.101 euros por entrada em espécie. Adicionalmente, em 26 de maio de 2023, foi deliberada a redução de capital social da SATA Holding no valor de 50.000 euros, ascendendo assim o capital social da Empresa ao montante de 215.497.101 euros.

**(ii) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre a SATA Air Açores e a SATA Holding**

Igualmente na sequência da reestruturação societária do Grupo, foi celebrado em 24 de janeiro de 2023 um Contrato entre a SATA Air Açores e a SATA Holding (“CCVA SATA Air Açores”), relativo às participações na SATA Gestão de Aeródromos e na Azores Airlines, passando a nova empresa a deter a totalidade do capital de todas as empresas do Grupo SATA, e relativo a créditos sobre a Azores Airlines detidos pela SATA Air Açores, pelo valor global de 342.422.622 euros detalhado como segue:

- 50.000 ações nominativas escriturais, com o valor nominal de 5 euros cada, representativas da totalidade do capital social e direitos de voto da SATA Aeródromos, no valor de 250.000 euros;
- 1.000.000 de ações nominativas escriturais, com o valor nominal de 5 euros cada, representativas da totalidade do capital social e direitos de voto da Azores Airlines, no valor de 1 euro; e
- créditos sobre a Azores Airlines, no montante global de 342.172.621 euros, tendo assim os mesmos sido transferidos da SATA Air Açores para a SATA Holding.

O preço da compra e venda das ações e da cessão dos créditos será pago pela SATA Holding à SATA Air Açores nos seguintes termos:

- (i) na data da celebração do CCVA SATA Air Açores, a SATA Holding assumiu a dívida contraída pela SATA Air Açores junto da SATA Gestão de Aeródromos resultante da sua atividade operacional, no valor de 8.399.013 euros, mediante a celebração de um contrato de assunção de dívida;
- (ii) assunção por parte da SATA Holding, com efeito liberatório para a SATA Air Açores, da dívida contraída pela SATA Air Açores junto a instituições de crédito, no valor de 200.000.000 euros; e
- (ii) o remanescente, no valor de 134.023.609 euros, foi objeto de compensação com o saldo de créditos acionistas da SATA Holding sobre a SATA Air Açores.

### **Capitalização da SATA Air Açores**

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se a capitalização da SATA Air Açores através de um aumento de capital em espécie no valor de 102.752.900 euros, mediante a realização das seguintes entradas:

- (a) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA, no âmbito das injeções realizados nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em novembro e dezembro de 2021, no valor de 82.500.000 euros; e
- (b) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA em maio de 2022, no âmbito das injeções realizados nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no valor de 20.252.900 euros.

O capital social da SATA Air Açores foi subsequentemente reduzido no referido valor para cobertura de prejuízos, pelo que o valor do capital social da SATA Air Açores manteve-se em 16.809.500 euros.

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em 14 de julho de 2023 verificou-se um novo aumento de capital efetuado pela SATA Holding, no montante de 11.995.390 euros, para posterior redução do capital social e cobertura de prejuízos da SATA Air Açores, tendo-se mantido assim o valor do capital social acima referido.

### **Transferência de dívida bancária da SATA Air Açores para a SATA Holding**

Nos termos do CCVA SATA Air Açores, a SATA Holding assumiu, com efeito liberatório para a SATA Air Açores, a dívida bancária no valor de 200.000.000 euros durante o ano de 2023, mantendo o aval por parte do Governo Regional dos Açores. A transferência das respetivas dívidas foi garantida conforme segue:

- a dia 18 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BPI, S.A. referente ao contrato e empréstimo, no montante de 40.000.000 euros, celebrado a 28 de setembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BPI, S.A.
- a dia 31 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BIC Português S.A. referente ao contrato de mútuo, no montante de 30.000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.
- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007) e,
- a 20 de dezembro de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 2,711% e data de maturidade a 20 de dezembro de 2028 (PTSAOAOM0000).

### **Carve-out e privatização da unidade de negócio de *handling* da SATA Air Açores**

No âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, foi estabelecida a obrigação de separação da atividade de assistência em escala e a sua total alienação, enquanto uma das medidas destinadas a limitar as distorções de concorrência.

Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 134/2025, de 17 de setembro de 2025, foi determinado que a SATA Holding pratique todos os atos preparatórios instrumentais, necessários, convenientes e úteis

para a realização da separação (*carve-out*) da referida unidade económica responsável pelos serviços de assistência em escala (*handling*) na Região Autónoma dos Açores, à data, integrada na SATA Air Açores.

Após cuidada avaliação dos mecanismos disponíveis, a SATA Air Açores determinou que o modelo jurídico mais apropriado para proceder ao *carve-out* da unidade de negócio seria através de uma Cisão Simples. O referido mecanismo jurídico, contudo, comportava desafios, maioritariamente legais e regulatórios, para a sua efetivação.

Após um conjunto de interações com a Comissão Europeia em junho de 2025, foi possível determinar as diligências necessárias a efetivar para ultrapassar as limitações existentes, os quais implicaram a recomposição do Capital Próprio da SATA Air Açores, prévio ao *carve-out*.

Assim, no dia 28 de outubro de 2025, foi aprovado em Assembleia Geral da SATA Air Açores a realização de um conjunto de passos que, tendo em consideração que a sociedade se encontrava em situação de perda de mais de metade do capital social nos termos do artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais (“CSC”), conduzem, de forma congregada à recapitalização da sociedade, nomeadamente:

- i) Redução do capital social, através da extinção de 3.000.000 de ações, com o valor nominal de 5 euros cada, o que perfaz uma redução no valor global de 15.000.000 euros, todas subscritas pelo acionista único, SATA Holding, passando de 16.809.500 euros para 1.809.500 euros, nos termos e para os efeitos da alínea b) do n.º 3 do artigo 35.º e n.º 1 do artigo 123.º, ambos do CSC. Na sequência do aprovado, foi ainda efetuado um ajuste ao montante da reserva legal para o novo valor do capital social, com a redução para 361.900 euros, correspondente a 20% do novo capital social, em cumprimento do disposto no artigo 295.º do CSC.
- ii) Entrada em espécie, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 27.302.061 euros;
- iii) Entrada em dinheiro, por parte do acionista único, no valor de 9.143.570 euros.

Quer a conversão de empréstimos acionistas, quer a parte da entrada em dinheiro (no valor de 4.143.570 euros) foram realizadas para reintegração do capital, tendo como finalidade a cobertura de resultados transitados negativos. O valor excedente das entradas em dinheiro, no montante de 5.000.000 euros, foi destinado à constituição de uma reserva especial com condições concretas quanto ao seu carácter de permanência, que apenas poderá ser utilizada para um futuro aumento de capital ou para a cobertura de eventuais perdas da sociedade, concluindo-se assim o processo de recomposição do Capital Próprio da Empresa.

Em sequência, no dia 28 de novembro de 2025, a SATA Holding solicitou ao Governo Regional dos Açores o destaque da unidade económica de assistência em escala, tendo para o efeito remetido os estudos, legalmente previstos, demonstrativos da viabilidade da operação.

Mediante a Resolução do Conselho do Governo n.º 156/2025, de 4 de dezembro de 2025, foi autorizada a constituição de uma nova sociedade comercial dentro do Grupo SATA, designada SATA Handling S.A. (“SATA Handling”), em consequência de uma cisão simples, tendo a Assembleia Geral da SATA Air Açores aprovado o projeto de cisão no dia 12 de dezembro de 2025. Em paralelo, no dia 30 de dezembro foi requerido à ANAC a emissão da licença da prestação de serviço de assistência em escala para a SATA Handling.

Após a decorrência do prazo legal de 3 meses, no qual tanto trabalhadores como credores poderiam opor-se à transmissão para a nova sociedade, em Assembleia Geral da SATA Air Açores de dia 2 de abril de 2026 foi aprovada a Cisão e, conseqüentemente, a criação da nova sociedade. Adicionalmente, no dia 27 de abril de 2026 foram formalmente emitidas, pela ANAC, as licenças de assistência em escala para a SATA Handling.

Dando sequência ao previsto no Plano de Reestruturação, a SATA Holding encontra-se a desenvolver as diligências necessárias para iniciar o processo de privatização da SATA Handling, por forma a dar cumprimento ao prazo previsto de conclusão do processo até 31 de dezembro de 2026.

### **Capitalização da Azores Airlines**

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, encontra-se prevista a conversão de empréstimos acionistas detidos pela SATA Holding, no valor global de 160.156.170 euros, o qual se encontra atualmente a aguardar conversão. Ver informação adicional referente ao processo de privatização em curso no tópico seguinte.

Adicionalmente, no dia 31 de julho de 2023 foi deliberado uma entrada em dinheiro através da SATA Holding, no montante de 26.000.000 euros, convertida em prestações acessórias.

### **Privatização Azores Airlines**

No âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, foi estabelecida a obrigação de alienação do controlo da Azores Airlines, enquanto medida estrutural destinada a assegurar a viabilidade económico-financeira do Grupo.

Nos termos da Resolução do Conselho do Governo n.º 5/2023, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 9, de 24 de janeiro de 2023, foi determinado que a SATA Holding, S.A., enquanto empresa-mãe do Grupo SATA, desse início ao procedimento de alienação de ações representativas de, pelo menos, 51% do capital social da Azores Airlines, tendo sido aprovados, em março de 2023, os respetivos termos e condições.

Já após submissão de propostas, em 2 de maio de 2024, na sequência de pedido de orientação apresentado pela SATA Holding, suportado no relatório final do júri e no parecer da comissão especial de acompanhamento, o Governo Regional dos Açores deliberou não prosseguir com o processo então em curso, por alteração significativa das condições económicas e financeiras subjacentes à avaliação inicial da companhia.

No prosseguimento dessa decisão, o único concorrente elegível, o consórcio New Tour/MS Aviation ("NT/MS"), foi informado da cessação do procedimento. Em dezembro de 2024, o referido consórcio manifestou disponibilidade para melhorar financeiramente a sua proposta, tendo o Conselho de Administração da SATA Holding definido requisitos claros para o recomeço do processo de negociação, nomeadamente relacionados com a melhoria do preço proposto, bem como pelo reforço da capacidade financeira apresentada pelo Consórcio na proposta inicial.

Na sequência da partilha de informação atualizada, o Consórcio aceitou as condições propostas para começar a fase de negociação, tendo incluído novos integrantes no consórcio, passando a designar-se por Atlantic Connect Group.

Após um novo pedido de orientação apresentado pela SATA Holding em 28 de fevereiro de 2025, o Governo Regional dos Açores deliberou, em 21 de março de 2025, dar continuidade ao processo, tendo sido iniciadas negociações formais com o referido consórcio em 1 de abril de 2025.

Em 24 de novembro de 2025 o consórcio Atlantic Connect Group apresentou a sua proposta final, visando a aquisição de 85% do capital social da Azores Airlines pelo valor de 17 milhões de euros, com a inclusão de mecanismos de compensação a assegurar pelo acionista do Grupo SATA.

Na sequência da apreciação da referida proposta, o júri nomeado para o procedimento concluiu, no respetivo relatório final, que a mesma não salvaguardava de forma adequada os interesses estratégicos da Região Autónoma dos Açores e do Grupo SATA, nem assegurava, em termos considerados suficientes, a viabilidade económico-financeira e a estabilidade da companhia a médio e longo prazo. Com base nessas conclusões, e ponderando razões de interesse público, o Conselho de Administração da SATA

Holding manifestou concordância com a proposta de encerramento do procedimento sem adjudicação, decisão que foi subsequente acolhida pelo Governo Regional dos Açores.

Na sequência da Decisão da Comissão Europeia C(2025) 9277, de 23 de dezembro de 2025, que prorrogou o prazo de execução do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, o Governo Regional dos Açores aprovou, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 36/2026, de 19 de março de 2026, a abertura de um novo procedimento de alienação de, pelo menos, 51% do capital social da Azores Airlines.

Nos termos da referida Resolução, o novo processo será conduzido pela SATA Holding, mediante procedimento de negociação particular, com supervisão das Secretarias Regionais competentes e acompanhamento por entidade supervisora independente, visando assegurar o cumprimento integral das obrigações assumidas perante a Comissão Europeia, bem como a salvaguarda do interesse público regional.

No dia 26 de março de 2026, foi recebida pela SATA Holding uma providência cautelar por parte do Consórcio Atlantic Connect Group com o objetivo de suspender os efeitos da decisão de encerramento do primeiro procedimento concursal sem adjudicação.

Em reação, e tendo presente o disposto no artigo 128.º do Código de Processo nos Tribunais Administrativos, a SATA Holding apresentou uma resolução fundamentada, que procurou demonstrar que o diferimento da execução da Deliberação é especialmente prejudicial para o interesse público e que, por isso, os seus efeitos deverão ser suspensos.

À data das presentes demonstrações financeiras, não é ainda conhecida a decisão do Tribunal Administrativo e Fiscal de Ponta Delgada relativamente à ação interposta pelo Consórcio, pelo que o novo procedimento de privatização iniciado em março de 2026 encontra-se em fase de desenvolvimento, mantendo-se como objetivo estratégico a alienação do controlo da Azores Airlines até 31 de dezembro de 2026, em conformidade com o calendário revisto do Plano de Reestruturação.

Em 8 de maio de 2026, o Governo Regional dos Açores procedeu à nomeação de uma comissão especial de acompanhamento do novo processo de privatização da Azores Airlines, mantendo a composição da comissão constituída no âmbito do processo anterior.

Adicionalmente, atendendo à adoção da modalidade de negociação direta, foi prevista a intervenção de um supervisor independente, função atribuída ao Professor Augusto Mateus, que presidiu ao júri do concurso no âmbito do processo de privatização anterior.

No âmbito do processo de privatização em curso, o qual se estima concluir em 2026, encontra-se prevista a conversão total dos empréstimos acionistas detidos pela SATA Holding, bem como a compensação dos saldos credores e devedores intragrupo, por forma a concentrar a totalidade dos saldos entre a Azores Airlines e as restantes empresas do Grupo na SATA Holding. A finalidade será a sua conversão em instrumentos de capital, no montante ainda a avaliar, cujo valor mínimo será de 353.137.966 euros.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 19 de maio de 2026. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

## 1.4 Continuidade das operações

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, em conformidade com os requisitos legais, o qual pressupõe que o Grupo continuará em funcionamento no futuro previsível, não existindo intenção do Conselho de Administração, nem necessidade de cessar as suas atividades.

Não obstante a existência de incertezas materiais sobre os pressupostos subjacentes à continuidade das operações, a aplicação deste pressuposto assenta na convicção do Conselho de Administração de que estão reunidas as condições necessárias para a manutenção da atividade operacional do Grupo SATA, tendo em consideração: (i) a prossecução das medidas constantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, cujo cumprimento se encontra a ser monitorizado por parte da Comissão Europeia, motivando a aceitação da prorrogação do prazo para a conclusão das referidas medidas até 31 de dezembro de 2026, (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA, (iii) a conclusão favorável do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines até ao final do ano de 2026, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a conclusão favorável do processo de *carve-out* e subsequente privatização da unidade de negócio do *handling*, que integra as contas da SATA Air Açores a 31 de dezembro de 2025, (v) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e adjudicação das obrigações de serviço público (OSP) territoriais à Azores Airlines, determinado em fevereiro de 2026, (vi) a capacidade de financiamento do Grupo SATA no que respeita à expectativa de obtenção de reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores (ver Nota 39), (vii) a respetiva capacidade de monetização das OSP da Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e SATA Air Açores, e (viii) a expectativa de continuidade de uma avaliação positiva por parte da Comissão Europeia relativamente ao grau de cumprimento do Plano de Reestruturação, no contexto das interações em curso, e de eventual suporte financeiro adicional.

As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e do Grupo SATA e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis (ver Nota 39), as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e conseqüente melhoria dos resultados operacionais e financeiros, tendo para o efeito desenvolvido em meados de 2024 um Plano de Sustentabilidade Financeira, composto por 41 medidas, com impacto financeiro plurianual total de cerca de 65 milhões de euros, destinado à melhoria dos resultados económicos e à redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os efeitos positivos deste plano refletiram-se na melhoria dos resultados registados em 2025 e continuam a evidenciar-se nas projeções subjacentes ao orçamento de 2026, em linha com a performance observada nos primeiros meses desse exercício.

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (ii) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, com prazo prorrogado até 31 de dezembro de 2026, (iii) da continuidade de implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, (iv) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding em capital, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA, (v) da concretização do processo de privatização da Azores Airlines, (vi) da concretização do *carve-out* e subsequente privatização da unidade de negócio do *handling*, e (vii) da renovação das concessões

de serviço público da SATA Air Açores e adjudicação formal do contrato de obrigações de serviço público territoriais à Azores Airlines.

Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade da Empresa em manter a continuidade das suas operações.

O Conselho de Administração não considera que os cenários mais pessimistas sejam prováveis para colocar em causa a utilização do princípio da continuidade das operações nas presentes demonstrações financeiras. Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Empresa se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

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

## 2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

### 2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela SATA de acordo com as - *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB - *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2025. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por "IFRS".

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

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para a análise das demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

A Empresa prepara demonstrações financeiras separadas, pela aplicação da isenção prevista na IFRS 10 – Demonstrações financeiras consolidadas, segundo a qual uma entidade titular de participações em subsidiárias não precisa de apresentar demonstrações financeiras consolidadas se e apenas se: (a) a entidade for, ela própria, uma subsidiária total ou parcialmente detida, por uma outra entidade e se os seus outros acionistas tiverem sido informados de que a entidade não apresenta demonstrações financeiras consolidadas e não objetam a tal situação, (b) os instrumentos de dívida ou de capital próprio da entidade não forem negociados num mercado público, (c) a entidade não depositou, nem estiver em vias de depositar, as suas demonstrações financeiras junto de uma comissão de valores mobiliários ou de outra organização reguladora para a finalidade de emitir qualquer classe de instrumentos em mercado regulado, e (d) a empresa-mãe final ou qualquer empresa-mãe intermédia da entidade preparar demonstrações financeiras consolidadas disponíveis para uso público que cumpram as Normas Internacionais de Relato Financeiro.

Os valores apresentados, salvo indicação em contrário, são expressos em euros.

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

### Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória a 31 de dezembro de 2025

A aplicação das novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2025, são como segue:

1. Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2025		
Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 21 – Efeitos das alterações das taxas de câmbio: Falta de permutabilidade	Requisitos para determinar se uma moeda é passível de ser trocada por outra moeda e, quando não for possível efetuar a troca por um longo período, as opções para calcular a taxa de câmbio à vista a utilizar. Divulgação dos impactos desta situação na liquidez, desempenho financeiro e posição patrimonial da entidade, bem como a taxa de câmbio à vista utilizada na data de relato.	1 de janeiro de 2025

\* Exercícios iniciados em ou após

### Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória em exercícios futuros

A aplicação das novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornam efetivas em exercícios futuros, são como segue:

#### 2. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em exercícios futuros, já endossadas pela EU

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 9 e IFRS 7 – Alterações à classificação e mensuração dos instrumentos financeiros	Introdução de uma nova exceção à definição de data de desreconhecimento quando a liquidação de passivos financeiros é efetuada através de um sistema de pagamento eletrónico. Orientação adicional para avaliar se os fluxos de caixa contratuais de um ativo financeiro são apenas pagamentos de capital e juros. Exigência de novas divulgações para determinados instrumentos com termos contratuais que possam alterar os fluxos de caixa. Novas divulgações sobre os ganhos ou perdas de justo valor reconhecidos no capital próprio em relação a instrumentos de capital designados ao justo valor através de outro rendimento integral.	1 de janeiro de 2026
IFRS 18 – Apresentação e divulgação nas Demonstrações Financeiras	Requisitos de apresentação e divulgação nas demonstrações financeiras, com enfoque na demonstração dos resultados, através da especificação de uma estrutura modelo, com a categorização dos gastos e rendimentos em: i) operacionais, ii) investimento e iii) financiamento, e a introdução de novos subtópicos relevantes, considerando a existência de atividades empresariais específicas. Requisitos de divulgação de medidas de desempenho da gestão e orientação adicional sobre a aplicação dos princípios de agregação e desagregação da informação financeira.	1 de janeiro de 2027
IFRS 9 e IFRS 7 – Contratos relativos a eletricidade dependente da natureza	Referente à contabilização dos Contratos de aquisição de energia relativos a eletricidade dependente da natureza, no que diz respeito: i) à clarificação da aplicação dos requisitos de 'uso próprio'; ii) à permissão de aplicar a contabilidade de cobertura caso os contratos de aquisição de eletricidade sejam designados como instrumentos de cobertura; e iii) à introdução de novos requisitos de divulgação sobre os impactos destes contratos no desempenho financeiro e nos fluxos de caixa da entidade.	1 de janeiro de 2026
Melhorias anuais – volume 11	Clarificações ao texto de várias normas: IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 e IAS 7	1 de janeiro de 2026

**3. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2027, ainda não endossadas pela EU**

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 21 – Conversão para uma moeda de apresentação hiperinflacionária	Procedimentos de conversão cambial, para o período corrente e para o comparativo, da informação financeira para a moeda de apresentação de uma economia hiperinflacionária, quando a moeda funcional da entidade ou de uma operação estrangeira seja a moeda de uma economia não hiperinflacionária.	1 de janeiro de 2027
IFRS 19 – Subsidiárias não sujeitas à prestação pública de informação financeira: Divulgações	Norma que apenas trata de divulgações, com requisitos de divulgação reduzidos, que é aplicada em conjunto com outras normas contábilísticas IFRS para requisitos de reconhecimento, mensuração e apresentação. Só pode ser adotada por subsidiárias “Elegíveis” que não estejam sujeitas à obrigação de prestação pública de informação financeira e tenham uma empresa-mãe que prepara demonstrações financeiras consolidadas disponíveis para uso público que estejam em conformidade com as IFRS.	1 de janeiro de 2027
IFRS 19 – Subsidiárias não sujeitas à prestação pública de informação financeira: Divulgações	Alteração que define a redução dos requisitos de divulgações de novas normas e alterações às normas publicadas entre fevereiro de 2021 e maio de 2024, aplicáveis às entidades abrangidas pela IFRS 19.	1 de janeiro de 2027

\* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2025, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2025. Relativamente às novas normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, a Empresa encontra-se a avaliar os impactos que resultem da futura adoção das referidas normas e alterações para as demonstrações financeiras anexas, nomeadamente da IFRS 18.

### 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2024, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente comparáveis.

Na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, em 31 de dezembro de 2025, encontra-se em curso o *carve-out* da unidade de negócio do *handling*. Após concluída a criação da nova empresa, SATA Handling, e dando sequência ao previsto no Plano de Reestruturação, a SATA Holding encontra-se a desenvolver as diligências necessárias para iniciar o processo de privatização da SATA Handling, por forma a dar cumprimento ao prazo previsto de conclusão do processo até 31 de dezembro de 2026 (ver Notas 1.3 e 38).

À data de 31 de dezembro de 2025, o Conselho de Administração concluiu que se encontram reunidas as condições previstas na IFRS 5 para a classificação dos ativos e passivos associados à unidade de negócio de *handling* como detidos para venda, designadamente:

- i. existência de um plano formal de alienação;
- ii. elevada probabilidade de concretização da venda no curto prazo;
- iii. identificação do perímetro de ativos e passivos a alienar; e
- iv. compromisso da gestão com a execução da transação.

Em consequência, os ativos e passivos diretamente associados a esta unidade de negócio foram apresentados separadamente na demonstração da posição financeira, respetivamente como ativos não correntes detidos para venda e passivos diretamente associados a ativos detidos para venda (ver Nota 38).

Não obstante a classificação como ativo detido para venda, o Conselho de Administração concluiu que não é possível apresentar, de forma fiável e relevante, a *performance* desta unidade de negócio como uma operação descontinuada no exercício findo em 31 de dezembro de 2025, pelos seguintes motivos:

1. Elevado grau de integração operacional e financeira

A unidade de negócio de *handling* não foi historicamente gerida nem monitorizada como uma unidade autónoma, encontrando-se altamente integrada na estrutura operacional da SATA Air Açores, com partilha significativa de recursos, custos e funções.

2. Ausência de políticas consistentes de imputação e preços de transferência

As transações internas, nomeadamente a prestação de serviços entre a unidade de *handling* e a atividade do transporte aéreo, não estavam sujeitas a políticas de valorização do serviço prestado, nem obedeciam às políticas de preços de mercado.

3. Alteração do modelo económico futuro

Na sequência da cisão, a unidade de negócio do *handling* passará a operar com um modelo autónomo, incluindo a definição de relações comerciais com a SATA Air Açores em condições de mercado, as quais não se encontravam definidas à data de 31 de dezembro de 2025.

4. Inexistência de base fiável para mensuração da performance histórica

A identificação de rendimentos, gastos e resultados associados à unidade de *handling* para o exercício de 2025 implicaria o recurso a critérios de imputação significativamente arbitrários, não refletindo a sua *performance* económica real e não sendo comparável com a informação financeira que será produzida após a sua autonomização.

Face ao exposto, o Conselho de Administração considera que a apresentação de informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados do exercício de 2025, bem como a reexpressão de períodos comparativos, não permitiria proporcionar uma representação fidedigna e relevante da *performance* económica da unidade de negócio do *handling*, podendo induzir os utilizadores das demonstrações financeiras em erro.

Assim, não foi apresentada informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados.

### 3. Políticas contabilísticas materiais

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

#### 3.1 Partes de capital em subsidiárias e associadas

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

Depois de o interesse da investidora ser reduzido a zero, a Empresa reconhece um passivo para fazer face às responsabilidades adicionais resultantes de i) obrigações legais ou construtivas incorridas ou pagamentos efetuados a favor das subsidiárias e associadas, ii) expectativa de geração de caixa da

subsidiária ou associada insuficiente para fazer face às obrigações legais ou construtivas incorridas e iii) impossibilidade de apurar o justo valor dos referidos investimentos com fiabilidade.

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

### 3.2 Conversão cambial

#### i) Moeda funcional e de apresentação

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

#### ii) Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio à data das transações. Os ganhos ou perdas cambiais resultantes do pagamento/ recebimento das transações bem como da conversão pela taxa de câmbio à data do relato financeiro, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração de resultados, nas rubricas de diferenças de câmbio líquidas

#### iii) Taxas de câmbio utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2025	2024
USD	0,8511	0,9626
GBP	1,1460	1,2060
CAD	0,6216	0,6690

Fonte: Banco de Portugal

### 3.3 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As vidas úteis dos ativos são revistas em cada relato financeiro, ou sempre que haja indicadores de revisão da vida útil, para que as depreciações praticadas estejam em conformidade com os padrões de consumo dos ativos. Alterações às vidas úteis são tratadas como uma alteração de estimativa contabilística e são aplicadas prospectivamente.

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

### 3.4 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

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

### 3.5 Ativos financeiros

#### Classificação

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

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

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

#### Instrumentos de dívida

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

Um ativo financeiro é mensurado ao justo valor através de outro rendimento integral se i) o objetivo inerente ao modelo de negócio utilizado é alcançado, quer pelo recebimento dos fluxos de caixa contratuais, quer

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

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

### **Instrumentos Financeiros derivados**

A Empresa utiliza derivados com o objetivo de gerir os riscos financeiros e operacionais a que se encontra sujeita. Sempre que as expectativas de evolução de taxas de juro ou taxas de câmbio o justifiquem, a Empresa procura contratar operações de proteção contra movimentos adversos, através de instrumentos derivados, tais como contratos de proteção de juro ou *forwards* cambiais.

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

Na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor das coberturas de fluxos de caixa são, inicialmente, registadas, em outros rendimentos integrais do período a que respeitam e posteriormente em resultados e resultados financeiros líquidos na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados financeiros líquidos no momento em que ocorre.

Desta forma, e em termos líquidos, os gastos associados aos financiamentos cobertos são periodizados à taxa inerente à operação de cobertura contratada. Os ganhos ou perdas, decorrentes da rescisão

antecipada deste tipo de instrumento, que apenas é permitida mediante determinadas circunstâncias, são reconhecidos em resultados, quando a operação coberta também afetar resultados.

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

### **Imparidade de ativos financeiros**

A IFRS 9 estabelece que o registo da imparidade é baseado no modelo das “perdas esperadas”, de acordo com o qual a estimativa de imparidade é avaliada desde o reconhecimento inicial, tendo em conta a avaliação do risco de crédito.

#### Outras contas a receber

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

Para os restantes instrumentos financeiros onde não é adotada a abordagem simplificada referida, a Azores Airlines reconhece imparidades esperadas *lifetime* quando existe um aumento significativo do respetivo risco de crédito após o reconhecimento inicial. Contudo, e nomeadamente no que respeita a contas a receber de partes relacionadas, se não ocorrer qualquer aumento do risco de crédito do respetivo instrumento financeiro, a Azores Airlines mensura a perda por imparidade daquele instrumento por um montante equivalente às perdas esperadas no período de doze meses (“*12 months expected credit losses*”).

As perdas esperadas representam as perdas por imparidade que resultam de todos os eventos de *default* possíveis na vida esperada do instrumento financeiro. Em contraste, as perdas esperadas 12-months representam a parte das perdas *lifetime* que são esperadas resultar de eventos de *default* no instrumento financeiro e que são consideradas *lifetime* possíveis de ocorrer doze meses após a data de reporte financeiro.

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

#### Outros ativos financeiros

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

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

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

#### **Desreconhecimento de ativos financeiros**

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

### **3.6 Justo valor de ativos e passivos**

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

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

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

### 3.7 Inventários

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

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

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

### 3.8 Clientes e Outras contas a receber

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

### 3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

### 3.10 Capital social

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

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

### 3.11 Passivos financeiros

#### **Classificação**

Os passivos financeiros são classificados em duas categorias:

- (i) Passivos financeiros ao justo valor através dos resultados;
- (ii) Passivos financeiros ao custo amortizado.

Os passivos financeiros são inicialmente mensurados ao justo valor deduzido dos custos de transação diretamente atribuíveis à emissão do passivo financeiro, quando este não é mensurado ao justo valor através dos resultados.

Subsequentemente, todos os passivos são mensurados ao custo amortizado, com exceção dos instrumentos financeiros derivados que são mensurados ao justo valor.

Os passivos financeiros ao custo amortizado são mensurados de acordo com a taxa de juro efetiva, e incluem os empréstimos obtidos, fornecedores e outras contas a pagar.

Em conformidade com a IFRS 9, os passivos financeiros não são objeto de reclassificação subsequente entre categorias de mensuração.

### **Empréstimos obtidos**

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

Os empréstimos obtidos são classificados no passivo corrente se o pagamento se vencer no prazo de 12 meses, caso contrário serão classificados no passivo não corrente.

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

### **Desreconhecimento de passivos financeiros**

Os passivos financeiros (ou partes de passivos financeiros) são desreconhecidos quando, e somente quando, as obrigações especificadas nos contratos forem satisfeitas, canceladas ou expirarem. Uma modificação substancial nos termos de um passivo financeiro existente, ou de uma parte do mesmo deve ser contabilizada como extinção do passivo financeiro original e reconhecimento de um novo passivo financeiro.

A diferença entre a quantia escriturada do passivo financeiro desreconhecido e a contraprestação paga ou a pagar é reconhecida na demonstração dos resultados.

De igual forma, a Empresa regista as modificações substanciais nos termos de uma responsabilidade existente, ou em parte dela, como uma extinção do passivo financeiro original e o reconhecimento de um novo passivo financeiro. Assume-se que os termos são substancialmente diferentes se o valor atual dos fluxos de caixa do passivo financeiro renegociado, incluindo quaisquer comissões pagas líquidas de quaisquer comissões recebidas, descontados utilizando a taxa de juro efetiva original é pelo menos 10 por cento divergente do valor atual dos fluxos de caixa remanescentes do passivo financeiro original.

Caso a modificação não seja substancial, a diferença entre: (i) a quantia escriturada do passivo antes da modificação; e (ii) o valor presente dos fluxos de caixa futuros após a modificação é reconhecida na demonstração consolidada dos resultados como um ganho ou perda da modificação.

### **3.12 Outras contas a pagar**

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

### 3.13 Imposto sobre o rendimento

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

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

### Impostos diferidos

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

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

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

No que diz respeito aos impostos diferidos passivos estes são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis, exceto as relacionadas com: i) o reconhecimento inicial do *goodwill*, ou ii) o reconhecimento inicial de ativos e passivos, que não resultem de uma concentração de atividades empresariais, não afetem o resultado contabilístico ou fiscal, e não dão origem ao registo de diferenças temporárias tributáveis e dedutíveis iguais.

### 3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede benefícios aos seus empregados de natureza corrente, longo prazo, cessação de emprego e pós-emprego e complementos de pensões de reforma (doravante designado por plano de pensões).

#### ➤ Plano benefícios definidos

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

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

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

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

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

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

#### ➤ Planos de contribuição definida

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

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

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

#### ➤ Benefícios de cessação de emprego

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

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

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

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

Os benefícios dos empregados concedidos de acordo com os termos descritos são benefícios de cessação de emprego por resultarem da decisão da Empresa cessar o emprego de um empregado e ao mesmo

tempo, não estarem condicionados à prestação de serviços futuros. Os valores apurados são registados como gastos de reestruturação, na demonstração de resultados.

### 3.15 Provisões

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

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

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

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

### Redelivery

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

### Processos judiciais

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

### Provisão para Reestruturação

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

### 3.16 Subsídios e apoios do Governo

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

Os subsídios não reembolsáveis obtidos pelo investimento em ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis, caso existam, são reconhecidos como passivos, enquanto diferimentos por subsídios ao investimento, sendo subsequentemente creditados na demonstração de resultados conjuntamente com os ativos a que estão associados, na rubrica de outros rendimentos e ganhos.

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

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

### 3.17 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A Empresa aplica a IAS 36 para determinar se um ativo por direito de uso se encontra em imparidade e contabiliza qualquer perda por imparidade identificada, conforme descrito na Nota 3.4.

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

### **3.18 Especialização dos exercícios**

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

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

### 3.19 Rédito

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

### Transporte aéreo

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

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

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

### Programa SATA Imagine

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

No momento da venda de um bilhete, a Empresa considera que tem uma obrigação de desempenho separada correspondente aos pontos do programa SATA Imagine atribuídos. Com base no histórico do número de milhas atribuídas no final de cada exercício e na valorização unitária atribuída, a Empresa procede ao reconhecimento do diferimento do crédito estimado com a correspondente atribuição das milhas. A valorização das milhas é determinada usando o “*stand-alone price*”, que se baseia no valor médio equivalente do bilhete considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses.

O crédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

### Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

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

### Assistência prestada a terceiros

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

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

### 3.20 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com a IAS 7, através do método direto.

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

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

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

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

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

- a) Os pagamentos de locações que representam pagamentos em dinheiro da parcela principal dos passivos de locação são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento;
- b) Os pagamentos de locação que representam a parcela de juros também são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento; e
- c) Os pagamentos de locação que não foram incluídos na mensuração dos passivos de locação, incluindo pagamentos variáveis, locações de curto prazo e locações de ativos de baixo valor, são apresentados como fluxos de caixa operacionais.

### 3.21 Ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda

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

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

Mediante o cumprimento de determinadas condições, os rendimentos e gastos de um grupo para alienação poderá qualificar como unidade operacional descontinuada, a qual pode corresponder a uma componente da Empresa que ou foi alienada ou está classificada como detida para venda e:

- (i) Representa uma importante linha de negócios ou área geográfica de operações separada;
- (ii) É parte integrante de um único plano coordenado para alienar uma importante linha de negócios ou área geográfica de operações separada; ou
- (iii) É uma subsidiária adquirida exclusivamente com vista à revenda.

Quando estas condições não estão cumpridas os rendimentos e gastos associados ao grupo de ativos para alienação são classificados nas respetivas naturezas.

#### 4. Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

##### i. Risco de taxa de câmbio

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

A mitigação deste risco assenta numa abordagem prudente e estruturada de gestão cambial, baseada na monitorização contínua das exposições, na promoção de mecanismos de cobertura natural entre fluxos em moeda estrangeira e na utilização seletiva de instrumentos financeiros de cobertura, em conformidade com a política de gestão de risco financeiro da Empresa.

A 31 de dezembro de 2025 face a 31 de dezembro de 2024, o EUR valorizou 11,6% face ao USD e valorizou 7,1% face ao CAD.

Ao longo de 2025, a taxa de câmbio entre o EUR e o USD apresentou volatilidade, refletindo dinâmicas económicas divergentes entre a zona euro e os Estados Unidos. No decurso do ano, o EUR evidenciou

uma trajetória de valorização face ao USD, culminando num reforço da moeda europeia em 31 de dezembro de 2025.

Essa tendência de valorização do EUR foi impulsionada por diversos fatores macroeconómicos. Na zona euro, a melhoria das perspetivas económicas, associada a um maior grau de estabilidade fiscal, contribuiu para o reforço da confiança dos investidores na moeda europeia. Em paralelo, nos Estados Unidos da América, a expectativa de uma evolução menos restritiva da política monetária da Reserva Federal, após um período prolongado de taxas de juro elevadas, contribuiu para atenuar a força do USD.

Adicionalmente, o contexto político e económico internacional influenciou a evolução da taxa de câmbio entre o EUR e o USD ao longo de 2025. Após as eleições presidenciais norte-americanas realizadas em novembro de 2024, o USD manteve uma performance robusta no curto prazo, contudo, ao longo de 2025, a revisão das expectativas quanto às políticas económicas e à trajetória de crescimento nos Estados Unidos reduziu a pressão de valorização do USD. Em simultâneo, a diminuição das incertezas políticas e económicas na zona euro favoreceu uma apreciação gradual do EUR face ao USD.

As rubricas de custos da Empresa são, em muitos casos, dependentes do EUR e do USD, tendo as restantes divisas, uma expressão reduzida. O USD é a moeda de referência no sector da aviação e abrange *inputs* tão importantes e diversos como combustível, locação de aeronaves, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, ou transações em *code-share*. No caso concreto dos combustíveis, mesmo em contratos objeto de faturação e liquidação em EUR, o cálculo dos valores a cobrar é indexado, e estabelecido por referência, à cotação do USD face ao EUR, constituindo o gasto com combustível uma exposição quase integral ao USD, na qual se excetuam apenas determinadas taxas e comissões comerciais.

O mercado de locações é denominado em dólares, desde as rendas mensais, às reservas de manutenção e aos depósitos de garantia. A manutenção de aeronaves é outra fonte de exposição ao USD que nem sempre é repercutida no cliente final em termos de faturação nessa divisa.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2025 e 2024, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para EUR aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2025			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	265 964	66 572	684	333 221
Cientes e outras contas a receber	2 937 144	20 343	9 943	2 967 430
	<b>3 203 108</b>	<b>86 915</b>	<b>10 627</b>	<b>3 300 651</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Passivos com obrigações contratuais	1 306 104	-	-	1 306 104
Fornecedores e outras contas a pagar	5 503 204	15 676	69 945	5 588 825
Provisões	4 132 971	-	-	4 132 971
	<b>10 942 279</b>	<b>15 676</b>	<b>69 945</b>	<b>11 027 900</b>

	2024			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	610 921	254 932	30 741	896 594
Cientes e outras contas a receber	1 918 535	16 282	1 980	1 936 797
	<b>2 529 456</b>	<b>271 214</b>	<b>32 721</b>	<b>2 833 391</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Passivos com obrigações contratuais	2 377 157	-	-	2 377 157
Fornecedores e outras contas a pagar	14 585 220	7 397	174 229	14 766 845
Provisões	260 225	-	-	260 225
	<b>17 222 602</b>	<b>7 397</b>	<b>174 229</b>	<b>17 404 227</b>

A volatilidade dos mercados cambiais poderá afetar de forma relevante a mensuração dos ativos e passivos do Grupo e impactar significativamente os montantes de recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

Em 31 de dezembro de 2025, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de cerca de 773 milhares de euros (2024: 1.457 milhares de euros).

## ii. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2025 ou 2024, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

De notar que, face à atividade desenvolvida, existe uma multiplicidade de clientes / devedores pelo que não existem questões de concentração de crédito nem dependência de entidades individuais.

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível ("*on demand*"); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de incumprimento é próxima de 0% e por isso a imparidade é considerada igual a zero. Nos casos em que o saldo a receber não seja imediatamente exigível é avaliado qual o risco de crédito da entidade relacionada,

e se este for “baixo” ou se o prazo for inferior a 12 meses, então a Empresa apenas avalia a probabilidade de ocorrer um incumprimento para os fluxos de caixa que se vencem nos próximos 12 meses.

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

Além da gestão financeira, no curto e longo prazo, e da gestão de tesouraria, também no âmbito da gestão do ativo corrente foi sendo dado um acompanhamento rigoroso à monitorização das posições de clientes e à repercussão dos efeitos da crise económica na qualidade creditícia destes, tendo sido possível limitar o agravamento, por exemplo, dos ajustamentos a um valor pouco significativo para a dimensão da atividade.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a exposição da SATA por notação de risco de crédito face aos equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

<u>Notação de rating</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Fonte</u>
AA-	20 081	35 546	<i>Fitch Ratings</i>
A2	-	196 042	<i>Moody's</i>
A	7 464	764 022	<i>Fitch Ratings</i>
A	55 374	-	<i>Standard &amp; Poo</i>
A	6 701	-	<i>DBRS</i>
A-	690 239	960 274	<i>Fitch Ratings</i>
A3	18 944	-	<i>Moody's</i>
BBB +	61 651	552	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	14 033	43 552	<i>Fitch Ratings</i>
BAA2	-	12 261	<i>Moody's</i>
Sem rating atribuído	26 222	4	
	<b>900 709</b>	<b>2 012 252</b>	

O montante total sujeito ao risco de crédito engloba os saldos pertencentes à unidade de negócio do *handling*, reconhecidos na rubrica de ativos não correntes detidos para venda (ver Nota 38).

### iii. Risco de liquidez

O risco de liquidez da SATA é uma convergência de fatores que resultam da exploração, do financiamento existente e respetivo serviço da dívida, das condições de negociação de novas operações, de perdas ou ganhos cambiais e de atividades de investimento, quando significativas.

As necessidades de tesouraria são geridas de forma centralizada pelo departamento financeiro do Grupo SATA, que gere os excessos e défices de liquidez de cada uma das empresas. As necessidades de tesouraria são cobertas pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias, pelo controlo mais rigoroso das contas a receber e por empréstimos de empresas do Grupo, nomeadamente, da SATA Holding e SATA Gestão de Aeródromos.

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento periódico e rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, tendo em consideração a situação financeira da Empresa, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.

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

	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>	<b>Total</b>
<b>31 de dezembro de 2025</b>				
Empréstimos obtidos:				
- empréstimos bancários	100 959 222	71 099 802	27 371 935	<b>199 430 959</b>
Passivos de locação	5 465 151	19 028 592	-	<b>24 493 743</b>
Fornecedores	21 136 148	-	-	<b>21 136 148</b>
Outras contas a pagar	16 951 309	-	-	<b>16 951 309</b>
	<b>144 511 829</b>	<b>90 128 394</b>	<b>27 371 935</b>	<b>260 064 900</b>
	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>	<b>Total</b>
<b>31 de dezembro de 2024</b>				
Empréstimos obtidos:				
- empréstimos bancários	67 361 276	14 526 577	-	<b>81 887 853</b>
Passivos de locação	5 914 074	20 694 738	4 815 825	<b>31 424 637</b>
Fornecedores	22 262 864	-	-	<b>22 262 864</b>
Outras contas a pagar	44 736 882	-	-	<b>44 736 882</b>
	<b>140 275 096</b>	<b>35 221 315</b>	<b>4 815 825</b>	<b>178 364 978</b>

#### iv. Risco de taxa de juro

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

Ao longo de 2025 observou-se uma trajetória de descida das taxas de juro, ainda que de forma gradual e acompanhada por sucessivos adiamentos nas decisões de política monetária. O Banco Central Europeu procedeu a reduções das taxas base ao longo do primeiro semestre, totalizando um corte de 100 pontos base distribuído por quatro momentos distintos.

Por sua vez, a Reserva Federal dos Estados Unidos da América manteve as taxas de juro inalteradas durante o primeiro semestre de 2025, tendo posteriormente iniciado um ciclo de descida com três cortes, um intervalo entre 3,50% e 3,75% no final do ano.

Em linha com esta evolução, a EURIBOR a 3 meses fixou-se nos 2,0% no final de dezembro de 2025, comparando com 2,7% registados no final de 2024.

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

Tendo em consideração os empréstimos contratualizados a 31 de dezembro de 2025, a data referência para atualização dos respetivos indexantes é conforme segue:

Capital em dívida	Spread	Indexante	Data de <i>repricing</i>
35 000 000	5,50%	Fixa	-
20 000 000	1,00%	Euribor 6M	28/02/2026
15 000 000	1,00%	Euribor 6M	26/03/2026
40 000 000	1,00%	Euribor 6M	29/03/2026
11 000 000	2,55%	Euribor 8M	-
25 000 000	1,00%	Euribor 6M	-
6 904 000	4,00%	Euribor 12M	-
30 666 518	1,65%	Euribor 12M	-
<b>183 570 518</b>			

Os empréstimos contratualizados a taxa de juro variável e que não apresentam data de *repricing* vão ser amortizados na data de atualização do indexante.

Adicionalmente, os passivos de locação bem como os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam taxa de juro fixa, que no caso dos empréstimos obtidos de empresas do Grupo é de 4%.

Considera-se que o justo valor deste empréstimo está alinhado com o seu valor contabilístico uma vez que as taxas de juro estão dentro dos valores percentuais obtidos pela SATA.

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

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 19.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida bancária da Empresa com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024.

Tendo por referência à dívida bancária em 31 de dezembro de 2025, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais de cerca de 1.486 milhares de euros (2024: 471 milhares de euros).

#### **v. Risco de preço de combustível**

A Empresa, pela natureza da sua atividade, encontra-se exposta à volatilidade dos preços do *jet fuel* nos mercados internacionais, a qual tem impacto direto nos seus custos operacionais e, conseqüentemente, nos seus resultados e fluxos de caixa.

Ao longo de 2025, o preço do barril de brent apresentou níveis significativos de volatilidade, refletindo as oscilações nos mercados energéticos globais. Esta evolução foi condicionada, em grande medida, pelas expectativas quanto ao equilíbrio entre produção e consumo a nível global, bem como por fatores

geopolíticos. Em particular, a continuidade do conflito entre a Rússia e a Ucrânia e as tensões persistentes no Médio Oriente contribuíram para perturbações na cadeia de abastecimento do setor petrolífero, originando constrangimentos logísticos e episódios de instabilidade na oferta de crude.

Em 2025, o preço do jet fuel apresentou uma volatilidade significativa, refletindo as dinâmicas do mercado global de energia e fatores específicos da indústria da aviação. Apesar destas flutuações, o preço *spot* médio do jet fuel em 2025 foi inferior ao do ano anterior, situando-se em 91 USD/barril, em paralelo com uma cotação média do *brent* de 69 USD/barril.

Face a 2024, verifica-se uma redução tanto no preço do *brent*, que se situou em 80,5 USD/barril, como no preço do jet fuel, que atingiu uma média de 101 USD/barril. Esta evolução proporcionou algum alívio às companhias aéreas, ainda que os preços base se tenham mantido superiores às projeções do Plano de Reestruturação.

Não recorrendo a instrumentos financeiros de cobertura com esta *commodity*, a Empresa encontra-se diretamente exposta às variações de preço do jet fuel. Neste contexto, a mitigação deste risco é assegurada através de uma gestão prudente e contínua, baseada na monitorização regular dos mercados energéticos, na disciplina de controlo de custos e na adaptação operacional e comercial sempre que necessário, incluindo a otimização da eficiência operacional e a gestão da capacidade e da política tarifária.

Face à relevância, eventuais variações acentuadas do preço do jet fuel após 31 de dezembro de 2025 poderão vir a ter um impacto significativo nos resultados da Empresa, designadamente as decorrentes do agravamento do contexto geopolítico internacional, incluindo o conflito militar iniciado em fevereiro de 2026 no Irão (Nota 39).

#### vi. Risco de mercado

A Empresa encontra-se exposta, ainda que de forma indireta, a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

Em 2025, o setor evidenciou um desempenho globalmente favorável, com crescimento do tráfego de passageiros (RPK, +5,2% a nível global) e da capacidade (ASK, +4% a 6% dependendo da região), acompanhado por fatores de ocupação em níveis elevados. Esta evolução, apesar de inferior aos períodos de recuperação pós-pandemia, confirmam a consolidação dos níveis pré-pandémicos. Este desempenho refletiu a resiliência da procura e o desfasamento entre oferta e capacidade, num contexto ainda condicionado por constrangimentos na cadeia de abastecimento da indústria aeronáutica, designadamente atrasos na entrega de aeronaves e limitações operacionais (fonte: IATA, Global Outlook for Air Transport – dezembro 2025).

Para 2026, as perspetivas permanecem de aumento, ainda que mais moderado, com a IATA a projetar um crescimento do tráfego de passageiros de cerca de 4,9% (RPK), mantendo-se a procura em níveis robustos. O *load factor* deverá situar-se em torno de 83,8%, refletindo a continuidade das limitações do lado da oferta e a elevada utilização da capacidade disponível.

Não obstante este enquadramento, o setor continua a apresentar margens estruturalmente reduzidas, permanecendo exposto a pressões sobre os custos operacionais, à intensidade concorrencial e à volatilidade do enquadramento macroeconómico e geopolítico. Estes fatores poderão traduzir-se em pressão sobre as *yields* e as receitas unitárias, com impacto no desempenho financeiro das companhias aéreas.

Atendendo à sua dimensão e perfil operacional, a Empresa apresenta uma exposição acrescida a variações adversas da procura e das condições de mercado, podendo estas afetar o seu desempenho operacional e financeiro.

Em resposta a esses desafios, a gestão da companhia aérea procurou implementar estratégias de mitigação de riscos, com a disponibilização de novos serviços a bordo, a otimização de operações e a negociação de contratos de fornecimento mais favoráveis. Contudo, a natureza dinâmica do mercado exige vigilância contínua e adaptação às condições em constante mudança.

#### **vii. Gestão do risco de capital**

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

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

A dívida da Empresa tem uma medida contabilística rigorosa, que pode ser analisada e medida de forma mais abrangente e substancial, englobando agregados cujo comportamento é, em alguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações, essencialmente aeronaves, fruto da IFRS 16. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se trata de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem, no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco. Os passivos de locação, em 31 de dezembro de 2025, reduziram cerca de 16% face a 31 de dezembro de 2024 devido, essencialmente, ao pagamento de locação efetuados periodicamente e à desvalorização do USD face ao EUR, estando a maioria desses passivos denominados em USD.

## **5. Principais estimativas e julgamentos apresentados**

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor informação à data ao dispor do Conselho de Administração.

Estas estimativas são determinadas pelos julgamentos da gestão da Empresa, baseados: (i) na melhor informação e conhecimento de eventos presentes e em alguns casos em relatos de peritos independentes e (ii) nas ações que a Empresa considera poder vir a desenvolver no futuro. Todavia, na data de concretização das operações, os seus resultados poderão ser diferentes destas estimativas. Conforme disposto na IAS 8, alterações a estas estimativas, que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras, são corrigidas em resultados de forma prospetiva.

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

Até ao exercício de 2023, foi entendimento do Conselho de Administração do Grupo que a melhor estimativa se encontrava refletida nas projeções incluídas no Plano de Reestruturação Aprovado, as quais foram aprovadas pelo Conselho de Administração da SATA, e submetidas à Comissão Europeia, para os exercícios de 2021 a 2025.

O Plano de Reestruturação foi concebido com base em pressupostos macroeconómicos e operacionais que refletiam, à data da sua formulação, as melhores projeções disponíveis. No entanto, a evolução verificada de variáveis críticas como a dinâmica da procura, a pressão verificada no sector para o incremento de rubricas relevantes de custo, nomeadamente os custos com pessoal, custos com combustíveis e custos com taxas aeroportuárias, revelou desvios negativos significativos face ao cenário inicialmente previsto, para os níveis de EBITDA e resultados líquidos, nomeadamente a partir do ano de

2024. Embora estes desvios não comprometam os princípios orientadores do Plano de Reestruturação, revela-se necessária uma reavaliação seletiva de algumas medidas, de forma a assegurar a adequação da performance económica e financeira da Empresa a este novo enquadramento.

Tendo em consideração o exposto, o Conselho de Administração elaborou um Plano de Sustentabilidade Financeira que visa recolocar a Empresa em cumprimento com os principais indicadores, conforme descrito na Nota 1.2.

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração tendo em consideração que i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidos nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, iii) a indefinição quanto ao novo concurso de Obrigações de Serviço Público que se iniciam em 1 de novembro de 2026, bem como iv) as perspetivas futuras quanto ao processo de privatização da Azores Airlines, com um impacto indireto nas operações da Empresa, estes fatores representam um elevado nível de incerteza, imprevisibilidade e desalinhamento face às projeções a longo prazo consideradas no Plano de Reestruturação. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura da Empresa, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data. Ver adicionalmente Nota 5.6 e 5.7.

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

### **5.1 Provisões (Nota 18)**

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

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

### **5.2 Pressupostos atuariais (Nota 20)**

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

### 5.3 Ativos fixos tangíveis (Nota 6)

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

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

### 5.4 Imparidades (Notas 10, 11 e 13)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa. As perdas por imparidade podem ser parciais ou totais, sendo que neste último caso o valor do ativo é reduzido a zero.

As imparidades de clientes e contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 11 e 13).

A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o GRA, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do saldo a receber da Azores Airlines, no montante de 151.513.531 euros. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem qualquer eventual perda por imparidade desta conta a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado num aumento de perdas por imparidade reconhecidas, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 647 milhares de euros.

As imparidades de inventários são calculadas com base em critérios que atendem à natureza, finalidade de utilização, antiguidade e rotação de materiais (Nota 10).

### 5.5 Provisão de *redelivery* (Nota 18)

A Empresa incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição das aeronaves quando estas são devolvidas ao locador. Para cumprir estas obrigações, normalmente a SATA Air Açores terá de realizar intervenções de manutenção estruturais, a ocorrer até 6 meses do fim do período do contrato de locação, registando esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) a eficiência operacional da aeronave, iii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iv) a taxa de desconto utilizada.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, a alteração significativa da utilização da aeronave, as suas condições de navegabilidade, a renegociação de contratos de locação, assim como a alterações do custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações

nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

Em 2025, foi registado um aumento da provisão para *redelivery*, para fazer face a encargos com o *phase-out* da aeronave em regime de locação, em 3.893 milhares de euros, decorrente da revisão da estimativa resultante de novas informações sobre os custos e prazos associados ao seu processo de *phase-out*.

Alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

Uma alteração no principal pressuposto utilizado, o valor da estimativa futura de manutenção, em 10% originaria um incremento de 405 milhares de euros na responsabilidade registada.

### 5.6 Impostos diferidos (Nota 9)

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

Face à indefinição da evolução futura da Empresa a longo prazo, decorrente do término do atual contrato de Obrigações de Serviço Público em outubro de 2026, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, considerando que tal exercício seria prematuro à data.

Assim, a 31 de dezembro de 2025 não foi efetuado um teste de recuperabilidade aos ativos por impostos diferidos reconhecidos.

### 5.7 Imparidade de ativos não correntes associados ao transporte aéreo (Nota 6)

Nos termos da IAS 36 devem ser realizados testes de imparidade sempre que se verificarem fortes indícios de que os ativos não correntes possam estar em situação de imparidade.

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

A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o acionista encontra-se a avaliar a recuperabilidade dos ativos associados ao transporte aéreo. Os pressupostos utilizados no teste de imparidade no exercício de 2023 assentes no Plano de Reestruturação Aprovado, apresentam desvios significativos a partir de 2024 nos principais indicadores, tais como, evolução da procura, EBITDA e resultado líquido, pelo que demonstram uma desadequação face à realidade atual.

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração tendo em consideração que i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidas nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, iii) a indefinição quanto ao novo concurso de Obrigações de Serviço Público que se iniciam em 1 de novembro de 2026, bem como iv) as perspetivas futuras quanto a um eventual processo de

privatização da Azores Airlines, com um impacto indireto nas operações da Empresa, trazem um elevado nível de incerteza e imprevisibilidade às projeções a longo prazo consideradas. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura da Empresa, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data.

Consequentemente, as demonstrações financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem qualquer eventual perda por imparidade sobre esta unidade geradora de caixa (transporte aéreo da SATA Air Açores), sendo o impacto futuro desconhecido a esta data.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025, o total de ativos não correntes associados ao transporte aéreo ascende a 47,9 milhões de euros.

### **5.8 Locações (Nota 6 e 19)**

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

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

## 6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2025</b>									
Custo de aquisição	73 312	4 652 723	169 990 714	600 505	1 987 105	5 922 898	5 481 157	9 771 422	198 479 836
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 424 672)	(129 573 891)	(460 411)	(1 819 043)	(5 845 581)	(5 480 484)	-	(145 604 082)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>2 228 051</b>	<b>33 837 879</b>	<b>140 094</b>	<b>168 062</b>	<b>77 317</b>	<b>673</b>	<b>9 771 422</b>	<b>46 296 809</b>
<b>Movimento de 2025</b>									
Adições	-	-	12 776 539	27 233	84 724	70 364	-	3 371 204	16 330 064
Renegociações	-	34 365	-	-	-	-	-	-	34 365
Transferências e abates	-	(969 827)	5 917 533	3 026	(7 906)	-	-	(6 459 946)	(1 517 120)
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Ativo Bruto	-	-	(14 296 810)	-	-	-	-	-	(14 296 810)
Depreciação - exercício	-	(535 741)	(8 750 566)	(49 748)	(55 298)	(64 559)	(269)	-	(9 456 182)
Depreciação- transf. e abates	-	806 612	539 387	-	7 906	-	-	-	1 353 906
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Dep. Acumulada	-	-	11 210 833	-	-	-	-	-	11 210 833
	-	<b>(664 591)</b>	<b>7 396 916</b>	<b>(19 489)</b>	<b>29 426</b>	<b>5 805</b>	<b>(269)</b>	<b>(3 088 742)</b>	<b>3 659 056</b>
<b>31 de dezembro de 2025</b>									
Custo de aquisição	73 312	3 717 260	174 387 977	630 764	2 063 922	5 993 263	5 481 157	6 682 680	199 030 335
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 153 801)	(126 574 237)	(510 159)	(1 866 434)	(5 910 141)	(5 480 753)	-	(142 495 525)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>1 563 460</b>	<b>41 234 795</b>	<b>120 605</b>	<b>197 488</b>	<b>83 122</b>	<b>404</b>	<b>6 682 680</b>	<b>49 955 865</b>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2024</b>									
Custo de aquisição	73 312	3 929 709	159 575 668	543 053	1 930 473	5 993 171	5 481 157	1 588 057	179 114 599
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 128 237)	(120 207 454)	(416 333)	(1 776 288)	(5 924 436)	(5 480 045)	-	(135 932 794)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>1 801 472</b>	<b>32 789 269</b>	<b>126 720</b>	<b>154 185</b>	<b>68 735</b>	<b>1 111</b>	<b>1 588 057</b>	<b>36 602 860</b>
<b>Movimento de 2024</b>									
Adições	-	321 404	9 771 140	54 500	45 931	89 529	-	9 680 085	19 962 591
Renegociações	-	49 621	-	-	-	-	-	-	49 621
Transferências e abates	-	351 989	643 906	2 952	10 701	(159 802)	-	(1 496 720)	(646 975)
Depreciação - exercício	-	(603 219)	(9 546 826)	(44 078)	(42 755)	(80 947)	(438)	-	(10 318 263)
Depreciação- transf. e abates	-	306 784	180 389	-	-	159 802	-	-	646 975
	-	<b>426 579</b>	<b>1 048 609</b>	<b>13 374</b>	<b>13 877</b>	<b>8 582</b>	<b>(438)</b>	<b>8 183 365</b>	<b>9 693 949</b>
<b>31 de dezembro de 2024</b>									
Custo de aquisição	73 312	4 652 723	169 990 714	600 505	1 987 105	5 922 898	5 481 157	9 771 422	198 479 836
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 424 672)	(129 573 891)	(460 411)	(1 819 043)	(5 845 581)	(5 480 484)	-	(145 604 082)
<b>Valor líquido</b>	<b>73 312</b>	<b>2 228 051</b>	<b>33 837 879</b>	<b>140 094</b>	<b>168 062</b>	<b>77 317</b>	<b>673</b>	<b>9 771 422</b>	<b>46 296 808</b>

Em 2025 e 2024, a frota aérea da Empresa era composta por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009 cuja propriedade pertence à Empresa, e quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010 através de locação com opção de compra (ainda a decorrer), e o respetivo equipamento de reserva desses aviões. Já em 2022 foi integrada uma nova aeronave Bombardier Q400 (CS-TSE) adquirida através de uma locação sem opção de compra.

No decurso do exercício de 2025, as aquisições de equipamento básico totalizaram 12.776.539 euros. Este montante inclui, essencialmente, investimentos relacionados com a frota aérea, nomeadamente i) capitalização de manutenções futuras sobre vários componentes da aeronave sobre a qual a SATA Air Açores tem um direito de uso, consideradas essenciais para preencher condições de *redelivery*, de acordo com a atualização das estimativas de manutenção futuras, no montante de 3.893.316 de euros (Nota 18) ii) uma inspeção estrutural sobre o *airframe* (C-Check) da aeronave CS-TRF no valor de no valor de 3.511.241 euros (iniciada em 2024), e iii) inspeções realizadas sobre dois motores da frota Q200 no valor de 1.374.311 euros e 871.316 euros para um motor da aeronave CS-TRC e outro motor da aeronave CS-TRB, respetivamente.

No que respeita a equipamentos de apoio em terra, foram adquiridos vários novos equipamentos, dos quais se destacam i) seis tratores, no valor total de 322.719 euros, ii) um *air start unit* no valor de 182.429 euros, cinco *power transfer units* no valor de 172.439 euros, e trinta e seis porta-contentores, num total de 138.086 euros. Adicionalmente, foram registadas adições de equipamento básico de assistência em terra, em regime de locação, no montante de 633.672 euros sobre quatro GPUs (*ground power units*).

Ainda no decurso de 2025, foram terminados oito contratos de arrendamento de espaços físicos, adquiridos em regime de locação.

A rubrica dos ativos em curso concentra, essencialmente, os valores pagos ao abrigo do contrato de *Guaranteed Maintenance Cost Plan* ("GMCP") celebrado com a Pratt & Whitney, destinado a futuras manutenções dos motores das aeronaves Q400, no valor global de 5.733 milhares de euros (2024: 8.290 milhares de euros). Dos montantes reconhecidos em 2024 estavam *buy-in's* de dois motores (igualmente associados ao contrato GMCP) no valor de 2.781 milhares e 2.198 milhares de euros, respetivamente. Com finalização das reparações, em 2025, estes valores foram transferidos para a rubrica de equipamento básico.

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade de negócio foram classificados como ativos não correntes detidos para venda (ver Nota 38).

No decurso do exercício de 2024, as aquisições de equipamento básico totalizaram 9.771.140 euros. Este montante inclui, essencialmente, investimentos relacionados com a frota aérea, nomeadamente a inspeção de um motor da aeronave CS-TRG, no valor de 3.200.414 euros, a capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TRE, no montante de 2.028.383 euros, e a manutenção estrutural realizada *in-house* na mesma aeronave, no valor de 1.505.529 euros. Adicionalmente, foram efetuadas manutenções de trens de aterragem nas aeronaves CS-TRD e CS-TRG, nos montantes de 256.833 euros e 115.507 euros, respetivamente, bem como a substituição de uma hélice da aeronave CS-TRC, no valor de 126.518 euros.

No que respeita a equipamentos de apoio em terra, foram adquiridos cinco tratores, no valor total de 478.854 euros, sensores de combustível no montante de 177.341 euros e trinta e três carros de bagagem, num total de 146.470 euros. Adicionalmente, foram registadas adições de equipamento básico de assistência em terra, em regime de locação, no montante de 975.315 euros. Foram ainda incorporados

diversos equipamentos de apoio à operação, não diretamente relacionados com a frota aérea, num valor global de 759.976 euros.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024 o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, incluindo custos adicionais incorridos com manutenções estruturais, adquiridos sob o regime de locação é como segue:

	<b>Edifícios e outras construções</b>	<b>Leasing de Aeronaves e equipamentos</b>	<b>Redelivery e Manutenções</b>	<b>Manutenções em curso</b>	<b>Total</b>
<b>1 de janeiro de 2025</b>					
Custo de aquisição	1 274 548	105 777 738	483 170	9 023 327	116 558 783
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 055 662)	(76 928 116)	(210 788)	-	(78 194 567)
<b>Valor líquido</b>	<b>218 886</b>	<b>24 533 931</b>	<b>272 381</b>	<b>9 023 327</b>	<b>34 048 525</b>
<b>Movimento de 2025</b>					
Adições	-	4 660 484	4 441 485	3 247 482	12 349 451
Renegociações	34 365	-	-	-	34 365
Transferências, abates e regularizações	(969 827)	5 711 851	-	(5 711 851)	(969 827)
Transf. para ativo não corrente detido para venda - A.Bruto	-	(1 608 988)	-	-	(1 608 988)
Depreciação - exercício	(69 305)	(5 692 538)	(250 653)	-	(6 012 496)
Depreciação- transf e abates	806 612	-	-	-	806 612
Transf. para ativo não corrente detidos para venda - Dep. Acumulada	-	312 765	-	-	312 765
	<b>(198 155)</b>	<b>3 383 574</b>	<b>4 190 832</b>	<b>(2 464 369)</b>	<b>4 911 882</b>
<b>31 de dezembro 2025</b>					
Custo de aquisição	339 085	114 541 086	4 924 654	6 558 958	126 363 784
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(318 355)	(82 307 889)	(461 441)	-	(83 087 686)
<b>Valor líquido</b>	<b>20 731</b>	<b>27 917 505</b>	<b>4 463 213</b>	<b>6 558 958</b>	<b>38 960 407</b>
<b>1 de janeiro de 2024</b>					
Custo de aquisição	1 531 711	97 051 430	483 170	824 295	99 890 606
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 153 591)	(70 902 194)	(104 147)	-	(72 159 932)
<b>Valor líquido</b>	<b>378 120</b>	<b>21 833 545</b>	<b>379 023</b>	<b>824 295</b>	<b>23 414 983</b>
<b>Movimento de 2024</b>					
Adições	-	7 902 013	-	9 023 327	16 925 340
Renegociações	49 621	-	-	-	49 621
Transferências, abates e regularizações	(306 784)	824 295	-	(824 295)	(306 784)
Depreciação - exercício	(208 855)	(6 025 923)	(106 642)	-	(6 341 419)
Depreciação- transf e abates	306 784	-	-	-	306 784
	<b>(159 234)</b>	<b>2 700 385</b>	<b>(106 642)</b>	<b>8 199 032</b>	<b>10 633 542</b>
<b>31 de dezembro de 2024</b>					
Custo de aquisição	1 274 548	105 777 738	483 170	9 023 327	116 558 783
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 055 662)	(76 928 116)	(210 788)	-	(78 194 567)
<b>Valor líquido</b>	<b>218 886</b>	<b>24 533 931</b>	<b>272 381</b>	<b>9 023 327</b>	<b>34 048 525</b>

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados pela sua totalidade (Nota 6).

## 7. Ativos Intangíveis

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

	<b>Programas computador</b>	<b>Outros Ativos Intangíveis</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2025</b>			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	<u>(911 976)</u>	<u>(155 667)</u>	<u>(1 067 643)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>16 329</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>16 329</u></b>
Adições	-	-	-
Amortização - exercício	<u>(9 856)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<b><u>(9 856)</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>
<b>31 de dezembro de 2025</b>			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	<u>(921 832)</u>	<u>(155 667)</u>	<u>(1 077 499)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>6 473</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>6 473</u></b>
<b>A 1 de janeiro de 2024</b>			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	<u>(891 150)</u>	<u>(155 207)</u>	<u>(1 046 356)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>37 155</u></b>	<b><u>461</u></b>	<b><u>37 615</u></b>
Adições	-	-	-
Amortização - exercício	<u>(20 826)</u>	<u>(461)</u>	<u>(21 287)</u>
	<b><u>(20 826)</u></b>	<b><u>(461)</u></b>	<b><u>(21 287)</u></b>
<b>31 de dezembro de 2024</b>			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	<u>(911 976)</u>	<u>(155 667)</u>	<u>(1 067 643)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>16 329</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>16 329</u></b>

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

## 8. Investimentos financeiros

### Investimentos em subsidiárias

A 31 de dezembro de 2025 e 2024, os investimentos em subsidiárias referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal	% detida	2025			2024		
			Custo aquisição	Perda imparidade	Total	Custo aquisição	Perda imparidade	Total
Azores Airlines Vacation (EUA)	EUA	100%	728 000	(235 525)	492 475	728 000	-	728 000
			<b>728 000</b>	<b>(235 525)</b>	<b>492 475</b>	<b>728 000</b>	<b>-</b>	<b>728 000</b>

O custo de aquisição inclui o capital social inicial.

A SATA Air Açores detém 100% da Azores Airlines Vacations, localizada nos Estados Unidos, que se encontra em processo de encerramento.

A 31 de dezembro de 2025, os principais indicadores da empresa subsidiária detalham-se como se segue:

Designação	Ativo corrente	Ativo Não corrente	Passivo corrente	Capitais próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
Azores Airlines Vacation (EUA)	491 192	76 919	(12 054)	580 165	-	(12 935)	(12 935)
	<b>491 192</b>	<b>76 919</b>	<b>(12 054)</b>	<b>580 165</b>	<b>-</b>	<b>(12 935)</b>	<b>(12 935)</b>

### Investimentos em associadas e participadas

A 31 de dezembro de 2025 e a 31 de dezembro de 2024 os investimentos em associadas e participadas referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	Custo aquisição	Perda imparidade	Total investimento
<b>Empresas Associadas:</b>					
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria	Ponta Delgada	30%	12 500	-	12 500
<b>Participadas:</b>					
France Telecom	França	nd	33 342	-	33 342
Estação Geodésica e espacial de Santa Maria-RAEGE	Ponta Delgada	nd	1 000	-	1 000
			<b>46 842</b>	<b>-</b>	<b>46 842</b>

## 9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

A taxa de imposto utilizada para o apuramento dos impostos diferidos ativos, no ano de 2025 foi de 11,9%, decorrente da aprovação do Orçamento de Estado para 2026, e em 2024 foi de 14%.

### Ativos por impostos diferidos

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

	Responsabilidades com benefícios pós- emprego	Prejuízos fiscais	Total
<b>A 1 de janeiro de 2025</b>	<b>614 987</b>	<b>7 221 037</b>	<b>7 836 024</b>
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	-	(1 115 405)	(1 115 405)
<b>Movimento do exercício</b>	<b>-</b>	<b>(1 115 405)</b>	<b>(1 115 405)</b>
<b>A 31 de dezembro de 2025</b>	<b>614 987</b>	<b>6 105 632</b>	<b>6 720 618</b>

	Responsabilidades com benefícios pós- emprego	Prejuízos fiscais	Total
<b>A 1 de janeiro de 2024</b>	<b>614 987</b>	<b>7 266 596</b>	<b>7 881 583</b>
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	-	(45 559)	(45 559)
<b>Movimento do exercício</b>	<b>-</b>	<b>(45 559)</b>	<b>(45 559)</b>
<b>A 31 de dezembro de 2024</b>	<b>614 987</b>	<b>7 221 037</b>	<b>7 836 024</b>

### Prejuízos fiscais reportáveis

O Orçamento de Estado para 2023, aprovado em 2022, colocou fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduziu o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O programa de estabilização económica e social publicado em 2020 estabeleceu um incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 em dez pontos percentuais, mantendo-se este incremento com a aprovação do Orçamento de Estado de 2023 e subsequentes.

Em conformidade com a IAS 12, a Empresa reconhece ativos por impostos diferidos na medida em que seja provável a existência de lucros tributáveis futuros que permitam a utilização das diferenças temporárias dedutíveis. No presente exercício, não foi efetuado um teste de recuperabilidade aos ativos por impostos diferidos reconhecidos, atendendo à incerteza associada ao processo de privatização em curso, conforme divulgado na Nota 5. Esta incerteza afeta significativamente a fiabilidade das projeções financeiras de médio e longo prazo, as quais constituem a base para a avaliação da recuperabilidade destes ativos.

Face ao exposto, e na sequência da referida alteração legislativa ocorrida em 2022, a Empresa manteve o racional aplicado em exercícios anteriores, sobre a recuperabilidade do imposto diferido ativo, tendo apenas atualizado a taxa de imposto para 11,9%.

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2026 a Empresa encontrar-se-á sujeita a IRC à taxa de 13,3%, à qual acrescerá, conforme aplicável, a derrama municipal e a derrama estadual. Adicionalmente,

nos termos da Lei n.º 64/2025, de 7 de novembro, e do Decreto Legislativo Regional n.º 2/99/A, de 20 de janeiro, que prevê uma redução de 30% nas taxas nacionais de IRC aplicáveis nos Açores, a taxa de IRC aplicável no exercício findo em 31 de dezembro de 2027, é de 12,6% e a taxa de IRC aplicável no exercício findo em 31 de dezembro de 2028 e seguintes é de 11,9%.

Deste modo, em 2025, a SATA tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2023 no montante de 6,1 milhões de euros (2024: 7,2 milhões de euros).

A Empresa manteve inalterada a sua expectativa de recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2025, para um período de 10 anos. A variação verificada no exercício decorre da atualização da taxa de imposto associada aos prejuízos fiscais, que nos termos definidos na Lei n.º 64/2025, de 7 de novembro, e do Decreto Legislativo Regional n.º 2/99/A, de 20 de janeiro, que prevê uma redução de 30% nas taxas nacionais de IRC aplicáveis nos Açores, passou de 14% para 11,9%.

Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 10 anos, tal como efetuado em 2024, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 271 milhares de euros dos prejuízos fiscais de 2023, bem como ativos por impostos diferidos sobre 11,5 milhões de euros dos prejuízos fiscais dos anos de 2024 e 2025.

Em 31 de dezembro de 2025 os prejuízos fiscais:

<b>Exercício do prejuízo fiscal</b>	<b>Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2025</b>
2014	32 155 598
2018	3 822 117
2020	3 018 321
2021	73 175
2022	6 880 376
2023	5 629 249
2024	8 309 375
2025 (Estimativa)	3 180 308
<b>Total</b>	<b>63 068 519</b>

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2026, continuam a não existirem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

## 10. Inventários

O detalhe dos inventários em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é como segue:

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Mercadorias	3 912	5 086
Matérias primas	5 253 843	6 068 893
Imparidade de inventários	(1 597 016)	(1 965 935)
<b>Total inventários</b>	<b>3 660 738</b>	<b>4 108 044</b>

O custo dos inventários reconhecidos, em 2025, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 3.923.489 euros (em 2024: 2.734.271 euros).

### Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2025 e 2024, é como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	1 965 935	1 947 258
Aumentos	(126 905)	18 677
Utilizações	-	-
Transf. para ativos não correntes detidos para venda	<u>(242 014)</u>	<u>-</u>
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>1 597 016</u></b>	<b><u>1 965 935</u></b>

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

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade de negócio foram classificados como ativos não correntes detidos para venda (ver Nota 38).

## 11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Clientes	2 544 113	1 777 967
Imparidade clientes	<u>(481 958)</u>	<u>(7 701)</u>
<b>Total Clientes</b>	<b><u>2 062 155</u></b>	<b><u>1 770 266</u></b>

Os saldos a receber de agências de viagens e de companhias de aviação são regularizados, essencialmente, através dos sistemas *IATA Billing and Settlement Plan* ("BSP") e *IATA Clearing House*, que não cobre a totalidade dos riscos de falência das agências de viagem e companhias de aviação.

### Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2025 e 2024, é como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	<b>7 701</b>	<b>8 104</b>
Aumentos / Reduções	474 257	-
Utilizações	-	(403)
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>481 958</u></b>	<b><u>7 701</u></b>

Na sequência da inspeção estrutural realizada à aeronave CS-TRF por um fornecedor externo, a SATA entende existir lugar à refaturação de valores relativos a equipamentos disponibilizados pela SATA para a execução dos trabalhos. Em resultado da divergência de posições entre as partes, foi reconhecida uma imparidade sobre os montantes faturados, no valor de 472 milhares de euros.

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

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

## 12. Imposto sobre o rendimento a pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento a pagar são como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Retenções na fonte	1	-
Estimativa de IRC (Nota 34)	<u>(103 914)</u>	<u>(72 499)</u>
<b>Total</b>	<b><u>(103 913)</u></b>	<b><u>(72 499)</u></b>

## 13. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros devedores</b>						
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 36)	61 506 380	-	61 506 380	33 795 107	-	33 795 107
Reservas de manutenção	436 856	2 147 621	2 584 477	416 180	1 530 896	1 947 076
Depósitos de segurança	1 701 507	-	1 701 507	2 200 036	-	2 200 036
Outros valores a receber da SRTMI (Nota 36)	1 573 242	-	1 573 242	2 206 346	-	2 206 346
Instrumentos derivados	-	-	-	4 252	-	4 252
Adiantamentos efetuados ao pessoal	372 399	-	372 399	419 737	-	419 737
Depósitos de garantia - locações	-	214 628	214 628	-	233 670	233 670
Valores a receber de seguradoras	79 926	-	79 926	144 640	-	144 640
Outros	215 198	-	215 198	199 534	-	199 534
<b>Adiantamentos a fornecedores</b>	509 211	-	509 211	402 192	-	402 192
<b>Empresas do Grupo (Nota 36)</b>	150 471 028	-	150 471 028	76 780 254	-	76 780 254
<b>Acréscimo de proveitos</b>						
Tarifa Açores (Nota 36)	140 590	-	140 590	189 613	-	189 613
Handling	277 698	-	277 698	133 805	-	133 805
Outros	637 061	-	637 061	825 298	-	825 298
<b>Imparidade de outros devedores</b>	(38 870)	(2 115 287)	(2 154 157)	-	(1 507 644)	(1 507 644)
<b>Outras contas a receber</b>	<b>217 882 226</b>	<b>246 962</b>	<b>218 129 188</b>	<b>117 716 994</b>	<b>256 922</b>	<b>117 973 916</b>

Em 31 de dezembro de 2025, o montante a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI"), respeita à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos, e em resultado do concurso público ganho pela Empresa.

Já em 2026, foi aprovado em Conselho do Governo o pagamento do montante de 42,8 milhões de euros associado à Reposição do Equilíbrio Financeiro do Contrato de Concessão dos Serviços de Transporte Aéreo Regular no Interior da Região - 2021-2026, para o 4.º ano da concessão, compreendido entre 1 de novembro de 2024 e 31 de outubro de 2025. A esta data, o referido montante encontra-se totalmente liquidado (ver Nota 38).

O movimento ocorrido nesta rubrica no exercício de 2025 e 2024, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2025 e 2024, é como segue:

	2025		
	Compensação relativa a 2025	Compensação relativa a 2024	Total
Saldo inicial	-	33 795 107	33 795 107
Compensação (Nota 28)	28 000 014	-	28 000 014
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	42 839 848	-	42 839 848
Recebimentos	(9 333 482)	(33 795 107)	(43 128 589)
<b>Saldo final</b>	<b>61 506 380</b>	<b>-</b>	<b>61 506 380</b>

	2024			Total
	Compensação relativa a 2024	Compensação relativa a 2023	Compensação relativa a 2022	
Saldo inicial	-	31 424 936	(355)	31 424 581
Compensação (Nota 28)	28 000 591	-	-	28 000 591
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	31 461 720	-	-	31 461 720
Recebimentos	(25 667 204)	(31 424 936)	355	(57 091 785)
<b>Saldo final</b>	<b>33 795 107</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>33 795 107</b>

No final de maio de 2021, com o intuito de reforçar as acessibilidades no mercado interno do Arquipélago, na sequência da implementação de políticas públicas, com base na Resolução do Conselho do Governo nº 134/2021, foi introduzida uma nova tarifa, denominada Tarifa Açores. A atribuição do subsídio ao passageiro, residente na Região Autónoma dos Açores, nas respetivas viagens aéreas inter-ilhas, corresponde à diferença entre o preço praticado pela concessionária do serviço de transporte aéreo regular e a Região Autónoma dos Açores, sendo o valor máximo de 60 euros para uma viagem de ida e volta, ou 34 euros para uma viagem de ida. Já em 2026, na reunião de Conselho de Governo de 6 de janeiro, foi determinada a revisão dos referidos montantes máximos para 61 euros numa viagem de ida e volta e 35 euros para uma viagem de ida. Esta diferença é atribuída de forma direta e imediata ao passageiro residente.

O valor a receber de 1.573 milhares de euros, diz respeito ao valor em dívida a 31 de dezembro de 2025, por parte do Governo Regional dos Açores, referente a esta tarifa (2024: 2.206 milhares de euros).

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

O aumento verificado no saldo de reservas de manutenção, no montante de 637.401 euros diz respeito às reservas de manutenção pagas no presente exercício. Periodicamente, são efetuados testes de imparidade sobre os referidos montantes, tendo sido reconhecidas perdas por imparidade no montante de 646.513 euros, tendo em conta a irrecuperabilidade das mesmas, de acordo com a perspetiva futura da manutenção a ocorrer.

Em 31 de dezembro de 2025 e 31 de dezembro de 2024, a rubrica de adiantamentos a fornecedores era composta, essencialmente, por adiantamentos efetuados por conta de manutenção de motores.

O aumento verificado nas outras contas a receber de Empresas do Grupo, decorre do aumento dos empréstimos concedidos pela SATA Air Açores à Azores Airlines.

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade (mencionados no projeto de cisão) foram classificados como ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem, nomeadamente, saldos intra-grupo relativos aos últimos dois meses de prestação de serviços de *handling* (ver Nota 38).

### Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2025 e 2024, é como segue:

	2025	2024
<b>A 1 de janeiro</b>	<b>1 507 644</b>	<b>700 054</b>
Aumentos / reduções	646 513	807 590
Utilizações	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>2 154 157</b>	<b>1 507 644</b>

#### 14. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	2025	2024
<b>Gastos diferidos</b>		
Comissões	246 639	225 876
Rendas	117 505	250 095
Outros	1 168 980	1 059 015
<b>Ativos financeiros com restrição de uso</b>		
<i>Margin call</i>	426 561	-
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>		
Imposto sobre o valor acrescentado	264 005	422 727
<b>Outros ativos correntes</b>	<b>2 223 690</b>	<b>1 957 713</b>

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

Na rubrica de outros encontram-se registados os custos diferidos ligados, na sua grande maioria, aos sistemas de informações, cujo contrato abrange períodos para além do exercício de 2025.

Em 2025, a SATA efetuou depósitos como colateral, no valor de 427 milhares de euros, no âmbito de contratos de derivados (*forwards*), para cumprimento de obrigações de margem (*margin calls*).

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão) foram classificados como ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem, nomeadamente, as rendas pagas pela ocupação de espaços nos aeroportos onde é efetuada a prestação de serviços de *handling* (ver Nota 38).

#### 15. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Caixa	4 099	5 388
Depósitos bancários	<u>448 305</u>	<u>2 012 252</u>
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>452 404</u></b>	<b><u>2 017 640</u></b>

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão) foram classificados como ativos não correntes detidos para venda, incluindo, designadamente, as disponibilidades a ela afetadas (ver Nota 38).

## 16. Capital

Em 31 de dezembro de 2025, o capital social da Empresa é representado por 361.900 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Holding (ver Nota 1).

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se a capitalização da SATA Air Açores através de um aumento de capital em espécie no valor de 102.752.900 euros, mediante a realização das seguintes entradas:

- (a) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA, em novembro e dezembro de 2021, no valor de 82.500.000 euros; e
- (b) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA em maio de 2022, no valor de 20.252.900 euros.

O Capital social da SATA Air Açores foi subsequentemente reduzido no referido valor para cobertura de prejuízos, pelo que o valor do capital social da SATA Air Açores manteve-se em 16.809.500 euros.

Ainda nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em 14 de julho de 2023 verificou-se um novo aumento de capital efetuado pela SATA Holding, no montante de 11.995.390 euros, para posterior redução do capital social e cobertura de prejuízos da SATA Air Açores, tendo-se mantido assim o valor do capital social acima referido.

Conforme descrito no ponto 1.3, para avançar com o *carve-out* da unidade de negócio do *handling* através de uma cisão simples, foi necessário proceder a uma recomposição do Capital Próprio da SATA Air Açores, prévio ao referido *carve-out*.

Assim, no dia 28 de outubro de 2025, foi aprovado em Assembleia Geral da SATA Air Açores a realização de um conjunto de passos, um dos quais correspondeu à redução do capital social, através da extinção de 3.000.000 de ações, com o valor nominal de 5 euros cada, o que perfaz uma redução no valor global de 15.000.000 euros, todas subscritas pelo acionista único, SATA Holding, passando o capital social de 16.809.500 euros para 1.809.500 euros, nos termos e para os efeitos da alínea b) do n.º 3 do artigo 35.º e n.º 1 do artigo 123.º, ambos do CSC.

## 17. Outras reservas

### Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2025 e 2024 a reserva legal encontra-se totalmente constituída, de acordo com a legislação comercial em vigor. Em 31 de dezembro de 2025, o montante corresponde a 361.900 euros.

Em 2025, na sequência da recomposição do Capital Próprio da Entidade referida na Nota 1.3, foi reduzido o montante total de capital social, tendo sido igualmente ajustada a reserva legal, garantido a conformidade com as exigências previstas na legislação comercial.

### Outras reservas

Em 2025, ainda na sequência da recomposição do Capital Próprio referida na Nota 1.3, foi realizada uma entrada em dinheiro, por parte do acionista único, no valor de 9.143.570 euros.

Do referido valor, 4.143.570 euros foram realizados para reintegração do capital, tendo como finalidade a cobertura de resultados transitados negativos. O excedente valor, no montante de 5.000.000 euros, foi destinado à constituição de uma reserva especial com condições concretas quanto ao seu carácter de permanência, que apenas poderá ser utilizada para um futuro aumento de capital ou para a cobertura de eventuais perdas da sociedade, sendo classificado como outras reservas na demonstração da posição financeira da Empresa.

## 18. Provisões

No decurso dos exercícios de 2025 e 2024 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	<b>Processos judiciais</b>	<b>Outros</b>	<b>Custos de redelivery</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2025</b>	<b>179 454</b>	<b>189 302</b>	<b>260 225</b>	<b>628 982</b>
Dotação/redução	9 879	1 176	3 893 316	<b>3 904 372</b>
Juros e câmbios	-	-	(20 570)	<b>(20 570)</b>
Utilização	(633)	-	-	<b>(633)</b>
<b>A 31 de dezembro de 2025</b>	<b>188 701</b>	<b>190 478</b>	<b>4 132 971</b>	<b>4 512 150</b>

	<b>Processos judiciais</b>	<b>Outros</b>	<b>Custos de <i>redelivery</i></b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2024</b>	<b>188 754</b>	<b>175 449</b>	<b>234 861</b>	<b>599 065</b>
Dotação/redução	(9 300)	13 853	-	<b>4 553</b>
Juros e câmbios	-	-	25 364	<b>25 364</b>
Utilização	-	-	-	-
<b>A 31 de dezembro de 2024</b>	<b>179 454</b>	<b>189 302</b>	<b>260 225</b>	<b>628 982</b>

### Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da SATA e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a Empresa.

### Custo de *redelivery*

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

As reduções de provisão para gastos de *redelivery* são registadas por contrapartida dos ativos até ao limite do seu valor líquido contabilístico.

As restantes reduções são reconhecidas na rubrica de provisões (reduções) da demonstração de resultados.

Em 2025, foram registados reforços de provisões no montante de 3.893 milhares de euros, decorrentes da atualização das estimativas de custos de manutenções futuras a realizar em diversos componentes da aeronave CS-TSE, em regime de direito de uso, considerados indispensáveis para o cumprimento das condições contratuais de *redelivery*.

Esta provisão está relacionada com custos estimados para execução de trabalhos de restituição de condições contratuais no término do contrato de locação de uma aeronave adquirida em 2022 (CS-TSE), assumidas perante o *lessor*, no momento da reentrega da mesma (*phase-out*).

## 19. Empréstimos obtidos e Passivos de locação

### Empréstimos obtidos

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

Tipo	2025			2024		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimo Mútuos	86 666 518	90 000 000	176 666 518	55 778 600	14 334 002	70 112 602
CC Caucionadas	6 904 000	-	6 904 000	6 977 000	-	6 977 000
	93 570 518	90 000 000	183 570 518	62 755 600	14 334 002	77 089 602
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(348 055)	(931 535)	(1 279 590)	(122 750)	(67 043)	(189 794)
Acréscimo de juros	2 817 796	-	2 817 796	2 553 933	-	2 553 933
	<b>96 040 259</b>	<b>89 068 465</b>	<b>185 108 724</b>	<b>65 186 782</b>	<b>14 266 959</b>	<b>79 453 741</b>

No decurso do exercício de 2025 a SATA Air Açores contratou três financiamentos na modalidade de crédito simples à atividade:

- i) Em 27 de fevereiro de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 15 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 26 meses e tem como garantia parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 5º ano de exploração (1 de novembro de 2025 a 31 de outubro de 2026) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.
- ii) Em 24 de março de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com a CCAMA, no montante total de 20 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 14 meses e tem como garantia parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 4º ano de exploração (1 de novembro de 2024 a 31 de outubro de 2025) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.
- iii) Em 31 de julho de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com o DBI Bank, no montante total de 11 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 2,55% acrescidos da Euribor a 8 meses, apresenta um prazo de maturidade de 8 meses e tem como garantia parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 4º ano de exploração (1 de novembro de 2024 a 31 de outubro de 2025) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.

Tendo em consideração interações tidas com a Comissão Europeia (Nota 1.2), em 2025 foram contraídos financiamentos bancários no valor de 110 milhões de euros pelo Grupo SATA, dos quais, 85 milhões de euros, com aval do acionista único do Grupo, dos quais 10 milhões de euros contraídos na SATA Holding e 75 milhões de euros na SATA Air Açores. Os referidos financiamentos detalham-se como segue:

- i) Em 28 de agosto de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com o Banco BPI, no montante total de 20 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses, apresenta um prazo de maturidade de 7 anos e tem como garantia um aval do GRA.
- ii) Em 26 de setembro de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com o Banco BPI, no montante total de 15 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses, apresenta um prazo de maturidade de 7 anos e tem como garantia um aval do GRA.
- iii) Em 29 de setembro de 2025, foram celebrados dois contratos de financiamento com o Novo Banco e Novo Banco dos Açores, no montante total de 31,5 milhões de euros e 8,5 milhões de euros,

respetivamente. Estes financiamentos vencem juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses, apresentam um prazo de maturidade de 7 anos e têm como garantia um aval do GRA.

Em 15 de dezembro de 2025, foi ainda celebrado um contrato de financiamento com o Banco Caixa Geral Depósitos, no montante total de 25 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses e apresenta um prazo de maturidade de 30 dias, tendo sido totalmente liquidado em janeiro de 2026 (ver Nota 39).

Em 28 de agosto de 2024, foi celebrado um contrato de financiamento com a CCAMA, no montante total de 30 milhões de euros. Este financiamento vencia juros à taxa de 5,5%, com um prazo de maturidade de 8 meses e tinha como garantia a compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 3º ano de exploração (1 de novembro de 2023 a 31 de outubro de 2024) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA. O referido financiamento foi integralmente amortizado em fevereiro de 2025.

Em 19 de novembro de 2024, foi contratado um financiamento junto do Bankinter (BKT), no montante total de 40 milhões de euros, com uma taxa de juro composta por um spread de 1,65% acrescidos da Euribor a 12 meses, um prazo de maturidade de 24 meses e que tem como garantia real atribuída as receitas futuras associadas ao contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA para o período compreendido entre janeiro de 2025 e julho de 2026. Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se por amortizar 30,7 milhões de euros.

A SATA Air Açores dispõe ainda de uma Conta Corrente Cauçionada contratada junto do Banco BPI, com um limite máximo de utilização de 7 milhões de euros, os quais vencem juros com uma taxa composta por um *spread* de 4% acrescidos da Euribor a 12 meses. O prazo de maturidade da referida linha é 30 de novembro de 2026 e detém como garantia real atribuída os últimos três meses do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA, ou seja, de agosto a outubro de 2026. Em 31 de dezembro de 2025, o montante utilizado ascendia a 6.904 milhares de euros (2024: 6.977 milhares de euros). Não obstante a variação residual do saldo utilizado face ao ano anterior, registaram-se movimentos significativos ao longo do exercício, com amortizações de 14,7 milhões de euros e novas utilizações de 14,6 milhões de euros.

À data de aprovação das presentes demonstrações financeiras, o financiamento contratado junto da CCAMA, no montante de 20 milhões de euros e o financiamento contratado junto do DBI, no valor de 11 milhões de euros, já se encontram integralmente liquidados (ver Nota 39).

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Até 1 anos	93 570 518	62 755 600
Entre 2 e 5 anos	63 483 865	14 334 002
Superior a 5 anos	26 516 135	-
	<u><b>183 570 518</b></u>	<u><b>77 089 602</b></u>

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

A decomposição financeira relativamente à taxa de juro apresenta-se da seguinte forma:

Tipo	2025			2024		
	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total
Empréstimo Mútuos	35 000 000	141 666 518	176 666 518	30 000 000	40 112 602	70 112 602
CC Caucionadas	-	6 904 000	6 904 000	-	6 977 000	6 977 000
	<b>35 000 000</b>	<b>148 570 518</b>	<b>183 570 518</b>	<b>30 000 000</b>	<b>47 089 602</b>	<b>77 089 602</b>

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

	Empréstimos obtidos	
	2025	2024
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>79 453 741</b>	<b>5 769 297</b>
Recebimentos de empréstimos obtidos	160 604 000	86 474 500
Pagamentos de empréstimos bancários	(60 322 064)	(14 087 670)
Custos com juros (Nota 33)	4 759 623	842 816
Especialização de juros e comissões	613 424	454 799
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>185 108 724</b>	<b>79 453 741</b>

### Passivos de locação

A Empresa regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo dos passivos de locação negociados pela Empresa detalha-se como se segue:

Tipo	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	4 586 586	17 437 321	22 023 907	4 866 216	22 897 215	27 763 431
Custos iniciais com locações	(35 296)	(60 440)	(95 735)	(43 524)	(95 741)	(139 264)
Acréscimo e diferimento de juros	(51 023)	-	(51 023)	(59 625)	-	(59 625)
	<b>4 500 267</b>	<b>17 376 881</b>	<b>21 877 148</b>	<b>4 763 067</b>	<b>22 801 474</b>	<b>27 564 541</b>

	2025	2024
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	5 465 151	5 914 074
Entre 1 e 5 anos	19 028 592	20 694 738
Mais de 5 anos	-	4 815 825
	<b>24 493 743</b>	<b>31 424 637</b>
Custos financeiros futuros das locações	(2 469 836)	(3 661 206)
<b>Valor atual do passivo das locações</b>	<b>22 023 907</b>	<b>27 763 431</b>

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Até 1 ano	4 586 586	4 866 216
Entre 1 e 5 anos	17 437 321	18 134 202
Mais de 5 anos	-	4 763 013
	<u><b>22 023 907</b></u>	<u><b>27 763 431</b></u>

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os passivos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão), foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem as responsabilidades com contratos de locação de *ground service equipments* (GSE's) utilizados pelo *handling* (ver Nota 38).

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

	<u>Passivos de locação</u>	
	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<u>Saldo em 1 de janeiro</u>	<u>27 564 541</u>	<u>30 733 627</u>
Aumentos de locações	668 037	1 024 937
Pagamentos de locações	(5 818 459)	(5 815 969)
Custos com juros (Nota 33)	1 165 360	1 364 857
Transferência SATA Handling (Nota 38)	(1 325 773)	-
Especialização de juros e comissões	(376 558)	257 090
<u>Saldo em 31 de dezembro</u>	<u>21 877 148</u>	<u>27 564 541</u>

## 20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

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

Para os Pilotos admitidos após essa data foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na Nota 3.14.

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

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

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Taxa anual de desconto	4,05%	3,50%
Taxa anual de crescimento dos salários		
PT	2,82%	2,82%
PT TMA	2,62%	2,62%
PNC	2,03%	2,03%
PNT	2,06%	2,06%
Taxa anual de crescimento das pensões		
PT	2,82%	2,82%
PT TMA	2,62%	2,62%
PNC	2,03%	2,03%
PNT	2,06%	2,06%
Pressupostos demográficos		
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80

**Legenda:**

*PT = Pessoal de Terra | TMA = Técnico Manutenção de Aeronaves |*

*PNC = Pessoal Navegante Comercial | PNT = Pessoal Navegante Técnico*

Em 31 de dezembro de 2025, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões, ascendiam a 42,8 milhões de euros (incluindo a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas, no montante de 13,6 milhões de euros) e o valor de mercado dos ativos sob gestão ascendia a 24,7 milhões de euros, face a 45,1 milhões de euros e 23,9 milhões de euros em 31 de dezembro de 2024, respetivamente.

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os passivos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão), foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem as obrigações de benefícios de reforma e outros associados a pessoal da unidade do *handling* que se encontravam ainda em efetividade de funções naquela data, no montante de 901 milhares de euros, a que correspondem ativos do respetivo plano, proporcionalmente afetos, no valor de 761 milhares de euros.

O detalhe das obrigações remanescentes na demonstração da posição financeira da SATA Air Açores após a cisão são como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Valor presente das obrigações	41 928 832	45 121 915
Justo valor dos ativos do plano	(23 962 077)	(23 984 900)
<b>Obrigação na demonstração da posição financeira</b>	<b><u>17 966 755</u></b>	<b><u>21 137 015</u></b>

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

	Responsabilidades do plano	Ativos do plano	Total
<b>A 1 de janeiro de 2024</b>	<b>36 144 456</b>	<b>(24 730 631)</b>	<b>11 413 825</b>
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	80 689	-	80 689
Reformas antecipadas e pré-reformas	2 006 319	-	2 006 319
Juro líquido	1 265 056	(829 373)	435 683
<b>Sub-total</b>	<b>3 352 064</b>	<b>(829 373)</b>	<b>2 522 691</b>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(461 227)	(461 227)
Varição pressupostos financeiros	10 273 717	-	10 273 717
Ajuste de experiência	-	-	-
<b>Sub-total</b>	<b>10 273 717</b>	<b>(461 227)</b>	<b>9 812 490</b>
Contribuições	-	(147 752)	(147 752)
Benefícios pagos pelo Fundo	(2 184 083)	2 184 083	-
Benefícios pagos pela Empresa	(2 464 240)	-	(2 464 240)
<b>A 31 de dezembro de 2024</b>	<b>45 121 915</b>	<b>(23 984 900)</b>	<b>21 137 015</b>
<b>A 1 de janeiro de 2025</b>	<b>45 121 915</b>	<b>(23 984 900)</b>	<b>21 137 015</b>
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	78 611	-	78 611
Reformas antecipadas e pré-reformas	84 667	-	84 667
Juro líquido	1 579 267	(801 408)	777 859
<b>Sub-total</b>	<b>1 742 545</b>	<b>(801 408)</b>	<b>941 136</b>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(1 413 803)	(1 413 803)
Varição pressupostos financeiros	935 539	-	935 539
Ajuste de experiência	-	-	-
<b>Sub-total</b>	<b>935 539</b>	<b>(1 413 803)</b>	<b>(478 264)</b>
Contribuições	-	(809 057)	(809 057)
Benefícios pagos pelo Fundo	(2 285 886)	2 285 886	0
Benefícios pagos pela Empresa	(2 683 922)	-	(2 683 922)
Transferências para ativos não correntes detidos para venda	(901 357)	761 204	(140 153)
<b>A 31 de dezembro de 2025</b>	<b>41 928 832</b>	<b>(23 962 077)</b>	<b>17 966 755</b>

A variação na responsabilidade em resultado das remensurações através de variações de pressupostos financeiros, no valor de 935.539 euros, está, maioritariamente, relacionado com o impacto que os novos acordos de empresa tiveram na massa salarial pensionável e, conseqüentemente, nos benefícios pós emprego a liquidar perante os colaboradores.

A remensuração positiva dos ativos do plano, no montante de 1.413.803 euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 801.408 euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou uma valorização efetiva de 2.215.211 euros.

A maturidade média das responsabilidades do plano ascende a 10,4 anos.

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

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Obrigações	13 027 555	12 512 923
Ações	7 264 181	6 830 900
Imóveis	2 626 067	3 082 060
Depósitos	675 786	364 570
Outros	1 129 693	1 194 448
	<b>24 723 282</b>	<b>23 984 900</b>

O detalhe da natureza da carteira de ativos inclui o montante de 761.205 euros referentes a ativos afetos à unidade de negócio do *handling*, cuja sua posição na demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2025 é reconhecida em passivos associados a ativos não correntes detidos para venda, conjuntamente às responsabilidades de benefícios de reforma dos referidos trabalhadores.

A contribuição recomendada estimada para o Fundo de pensões, em 2026, ascenderá a 78 milhares de euros.

### Análise de sensibilidade

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

	<b>Taxa</b>	<b>2025</b>
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	3,80%	43 727 661
Taxa de desconto anual das pensões	4,05%	42 830 189
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	4,30%	41 967 428

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

### Planos de contribuição definida

Em 2025, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Empresa para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 724.352 euros (685.991 euros em 2024). Ver Nota 30.

## 21. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

<b>Descrição</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Fornecedores c/c	21 136 148	22 262 864
<b>Total fornecedores</b>	<b>21 136 148</b>	<b>22 262 864</b>

## 22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 627.565 euros e 617.408 euros, respetivamente.

## 23. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

<b>Outros credores</b>		
Empresas do Grupo (Nota 36)	10 303 814	32 606 981
Fornecedores de investimento	1 039 055	8 600 361
Taxas aeronáuticas	448 388	413 019
Credores diversos	197 847	392 178
Saldos credores de clientes	92 862	85 872
Despesas a reembolsar ao pessoal	99 160	68 746
<b>Acréscimos de gastos</b>		
Remunerações a liquidar	4 262 483	6 609 413
Irregularidades de passageiros	1 715 939	755 450
Seguros	25 960	364 652
Outros acréscimos	3 127 443	1 518 370
<b>Outras contas a pagar</b>	<b>21 312 952</b>	<b>51 415 041</b>

Conforme descrito na Nota 1.3, em 2025 foram realizadas alterações no Capital Próprio da SATA Air Açores previamente ao *carve-out*, nomeadamente, uma entrada em espécie, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 27.302.061 euros. A referida conversão foi realizada para reintegração do capital, tendo como finalidade a cobertura de resultados transitados negativos.

Os passivos relacionados com dívidas a empresas do Grupo SATA reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>32 606 981</b>	<b>36 665 916</b>
Conversão dívida acionista em instrumentos de capital (Nota 1.3)	(27 302 061)	-
Pagamentos efetuados	(1 680 170)	(5 653 923)
Recebimentos	5 624 350	307 840
Juros (Nota 30)	1 054 714	1 287 148
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>10 303 814</b>	<b>32 606 981</b>

A rubrica de fornecedores de investimento a 31 de dezembro de 2025 concentra montantes por liquidar referentes a um contrato de *Guaranteed Maintenance Cost Plan* celebrado no presente exercício com a *Pratt & Whitney*, destinado a futuras manutenções dos motores das aeronaves Q-400. Inclui ainda outros valores relativos a manutenções estruturais previstas para a frota em operação. A variação face ao período homólogo reflete o esforço da Empresa na liquidação de encargos associados à indução de vários motores na oficina de reparação, com vista a assegurar a disponibilidade e fiabilidade operacional da frota. Ver Nota 6.

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

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

Os acréscimos com remunerações a liquidar respeita maioritariamente a direitos adquiridos em 2025 de férias e subsídio de férias cuja liquidação irá ocorrer em 2026.

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os passivos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão), foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem as responsabilidades associadas a direitos adquiridos em 2025 de férias, subsídios de férias e outras componentes variáveis, cujo pagamento será realizado em 2026, sobre trabalhadores transferidos para a SATA Handling (ver Nota 38).

A rubrica de acréscimos relativa a irregularidades de passageiros corresponde à estimativa dos encargos a suportar pela Empresa com indemnizações a passageiros e outros custos operacionais associados a reacomodações decorrentes de disrupções na operação regular. Esta estimativa integra não só gastos já incorridos e ainda em processamento, como também encargos potenciais, determinados com base no histórico observado.

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

## 24. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o detalhe da rubrica de outros passivos correntes é como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Estado e outros entes públicos</b>		
Segurança social	5 016 169	3 918 753
Imposto sobre o rendimento singular	1 859 038	1 428 011
<b>Rendimentos diferidos</b>		
SATA Imagine	<u>369 476</u>	<u>226 036</u>
<b>Outros passivos correntes</b>	<u><b>7 244 682</b></u>	<u><b>5 572 800</b></u>

A rubrica de estado e outros entes públicos era composta, a 31 de dezembro de 2025, pelos montantes correspondentes a contribuições a entregar à segurança social com referência aos meses de setembro

novembro e dezembro de 2024, janeiro e fevereiro de 2025 (os quais se encontram a cumprir acordos fracionados de pagamentos até maio de 2027), e aos meses de novembro de 2025 e dezembro de 2025, entregues em dezembro de 2025 e janeiro de 2026, respetivamente, cuja liquidação ocorreu já em 2026. Relativamente aos saldos de imposto sobre o rendimento singular, encontravam-se pendentes, no final do exercício os pagamentos correspondentes ao mês de outubro, novembro e dezembro de 2025, os quais foram igualmente liquidados em 2026.

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.19).

## 25. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024:

	2025			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
<b>Ativos</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	452 404	-	-	452 404
Clientes e outras contas a receber não corrente	246 962	-	-	246 962
Clientes e outras contas a receber corrente	219 062 771	-	881 610	219 944 381
<b>Total ativos financeiros</b>	<b>219 762 137</b>	<b>-</b>	<b>881 610</b>	<b>220 643 747</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	89 068 465	-	-	89 068 465
Empréstimos obtidos corrente	96 040 259	-	-	96 040 259
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	17 376 881	17 376 881
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	4 500 267	4 500 267
Fornecedores e outras contas a pagar	38 087 457	-	4 361 643	42 449 100
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>223 196 181</b>	<b>-</b>	<b>26 238 792</b>	<b>249 434 973</b>
	2024			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
<b>Ativos</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	2 017 640	-	-	2 017 640
Clientes e outras contas a receber não corrente	256 922	-	-	256 922
Clientes e outras contas a receber corrente	118 661 080	-	826 181	119 487 260
<b>Total ativos financeiros</b>	<b>120 935 642</b>	<b>-</b>	<b>826 181</b>	<b>121 761 822</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	14 266 959	-	-	14 266 959
Empréstimos obtidos corrente	65 186 782	-	-	65 186 782
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	22 801 474	22 801 474
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	4 763 067	4 763 067
Fornecedores e outras contas a pagar	66 999 746	-	6 678 159	73 677 905
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>146 453 487</b>	<b>-</b>	<b>34 242 700</b>	<b>180 696 188</b>

## 26. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2025 e 2024, a Empresa não apresenta ativos e passivos relevantes valorizados ao justo valor para efeitos de divulgação.

## 27. Vendas e serviços prestados

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Vendas de Produtos</b>		
<i>Merchandising</i>	1 802	1 366
<b>Sub-total</b>	<b>1 802</b>	<b>1 366</b>
<b>Prestação de Serviços</b>		
Exploração aérea	48 153 039	42 066 161
Assistência a aviões de terceiros	13 728 820	13 177 476
Taxa de terminal	2 349 972	1 536 127
Cedência de pessoal	2 167 714	1 829 494
Manutenção de aeronaves	1 326 873	1 635 419
Comissões de tráfego	58 938	80 386
Outros	306 034	228 681
<b>Sub-total</b>	<b>68 091 391</b>	<b>60 553 744</b>
<b>Vendas e prestações de serviços</b>	<b>68 093 193</b>	<b>60 555 110</b>

Em 2025 verificou-se um aumento da atividade da Empresa face a 2024, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 7,5 milhões de euros, em consequência do aumento do turismo no Arquipélago dos Açores.

Na rubrica de exploração aérea está incluída a receita proveniente da Tarifa Açores no valor de 12.485 milhares de euros (2024: 9.546 milhares de euros). Ver Nota 36.

## 28. Subsídios à exploração

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Subsídios à exploração</b>		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)	28 000 014	28 000 591
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	42 839 848	31 461 720
Outros	-	6 000
	<b>70 839 862</b>	<b>59 468 311</b>

## 29. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2025 e 2024 é como segue:

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Manutenção e aluguer de motores	11 868 411	9 937 038
Combustíveis e lubrificantes	8 167 511	8 816 122
Custos de distribuição e comunicação	6 862 728	7 098 708
Cedência de pessoal	4 927 228	4 196 452
Rendas e alugueres	4 332 630	3 835 833
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	4 232 605	4 231 591
Indemnizações bagagem e passageiros	4 199 920	3 139 617
Serviços ACMI	3 537 749	2 063 076
Limpeza e higiene	1 896 233	1 673 099
<i>Handling</i>	1 778 792	1 870 733
Honorários e serviços especializados	1 580 340	1 043 340
Deslocações e estadas	936 049	767 915
Seguros	660 790	679 029
<i>Catering</i>	579 275	572 661
Conservação e reparação	467 558	653 479
Comissões	452 740	334 105
Transporte mercadorias e equipamentos	436 123	490 525
Vigilância e Segurança	322 092	337 032
Manutenção programas informáticos e equipamentos	249 163	442 477
<i>Management fee</i>	167 329	245 253
Serviços relativos a tráfego	37 050	39 932
Outros	932 293	1 134 544
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b>58 624 608</b>	<b>53 602 562</b>

Apesar do aumento da atividade em 2025, a SATA Air Açores conseguiu estabilizar a maioria dos custos operacionais, não tendo registado aumentos proporcionais, havendo inclusive algumas reduções de custos, tais como, as taxas relativas a voo e aeroportuárias, custos de distribuição e comunicação e *handling*.

Em algumas outras rubricas o aumento do número de passageiros transportados teve um impacto semelhante no aumento dos custos, nomeadamente, nos custos com limpeza e higiene, comissões e *catering*, neste caso igualmente via aumento da receita.

Os custos com combustíveis e lubrificantes reduziram apesar do aumento do número de voos, tendo por base a descida do valor do *brent*.

O aumento dos gastos com indemnizações e irregularidades decorre, em grande medida, do acréscimo da atividade operacional, conjugado com limitações pontuais de frota. Este efeito foi ainda agravado pelas condições atmosféricas adversas características da operação na Região Autónoma dos Açores, com impacto na regularidade e pontualidade dos voos.

A rubrica de manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com o aluguer de motores relacionados com a substituição de motores que são removidos temporariamente das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16.

Em 2025 a Empresa recorreu a mais serviços de ACMI, por motivos de manutenção da frota própria.

A rubrica de *management fees* corresponde à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenham participações.

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

### 30. Gastos com o pessoal

Os custos com o pessoal, incorridos durante o exercício de 2025 e 2024, foram como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	16 800	16 800
Pessoal	<u>49 036 749</u>	<u>44 169 644</u>
	<b><u>49 053 549</u></b>	<b><u>44 186 444</u></b>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	856 470	516 372
Plano de contribuição definida	601 076	563 086
Prémio de jubilação	<u>123 276</u>	<u>122 905</u>
	<b><u>1 580 822</u></b>	<b><u>1 202 364</u></b>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	10 510 585	9 474 896
Custos de ação social	116 772	76 802
Outros	<u>3 649 088</u>	<u>3 189 074</u>
	<b><u>14 276 444</u></b>	<b><u>12 740 772</u></b>
<b>Custos com o pessoal</b>	<b><u>64 910 816</u></b>	<b><u>58 129 580</u></b>

O aumento verificado em 2025 face a 2024 na rubrica gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do efeito conjunto provocado pelo aumento da atividade operacional e conseqüente aumento de efetivo, bem como do impacto dos novos acordos de Empresa celebrados com vários parceiros sociais, nomeadamente, pessoal navegante e pessoal de terra em 2024, cujo impacto total só se fez sentir em 2025.

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

### Gastos de reestruturação

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas (Nota 20)	84 667	2 006 321
	<b><u>84 667</u></b>	<b><u>2 006 321</u></b>

No âmbito do processo de reestruturação, a Empresa registou em 2020 o valor de 2.678.571 euros em gastos a incorrer com o programa de rescisões por mútuo acordo, a iniciar em 2021.

Aderiram, em 2021, ao programa de rescisões por mútuo acordo, 18 trabalhadores, com o pagamento de indemnizações no valor de 1.607.578 euros. O programa de rescisões por mútuo acordo encerrou em 2022 com o pagamento de 3 acordos celebrados durante o ano e com a transferência do valor remanescente para responsabilidades com benefícios de pré-reforma.

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada.

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

O programa iniciou-se em 2020 pelo que, a 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeira um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 9,8 milhões de euros, fruto da adesão de 40 colaboradores (5 em situação de reforma antecipada e 35 em situação de pré-reforma). Em 2021, foi reconhecido um aumento de responsabilidade no valor de 499.250 euros na sequência de 5 novas adesões ao referido programa.

No ano de 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a SATA registou um aumento de responsabilidade pela adesão de 18 colaboradores com entrada na pré-reforma em 2023 no montante de 5,1 milhões de euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%). Parte deste valor foi, em 2022, transferido da provisão para reestruturação.

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2022, a Empresa assumiu o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que entraram neste regime em 2024 e 2025. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades serão registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente que cada um destes colaboradores prestar ao serviço da Entidade. No exercício de 2024, verificou-se um impacto associado à valorização desta responsabilidade no montante de 2.006 milhares de euros. Em 2025 este impacto foi de 84 mil euros.

Em 31 de dezembro de 2025, a SATA tinha registada uma responsabilidade de 2.344 milhares de euros relativa a pré-reformas de trabalhadores com entradas previstas neste regime em 2026 e 2027 (ver Nota 20).

### 31. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Alugueres de sondas	471 835	-
Rendimentos suplementares	121 296	19 142
Ganhos em inventários	27 482	13 191
Ganhos em ativos fixos tangíveis	3 996	2 781
Outros	3 109	4 183
	<u>627 718</u>	<u>39 297</u>

Na sequência da inspeção estrutural realizada à aeronave CS-TRF por um fornecedor externo, a SATA entende existir lugar à refaturação de valores relativos a equipamentos disponibilizados pela própria para a execução dos trabalhos. Em resultado da divergência de posições entre as partes, foi reconhecida uma imparidade sobre os montantes faturados, no valor de 472 milhares de euros (Nota 11).

### 32. Outros gastos e perdas

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Impostos	370 412	337 670
Comissões de cartão crédito	68 183	80 837
Perdas em inventários	66 748	158 180
Quotizações	47 599	72 700
Outros	703 795	336 071
	<u><b>1 256 739</b></u>	<u><b>985 458</b></u>

### 33. Resultados financeiros

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros de empréstimos obtidos	(4 759 623)	(842 816)
Juros de passivos com obrigações contratuais	(1 165 360)	(1 364 857)
Juros suportados (Nota 36)	(1 054 714)	(1 287 149)
Comissões, taxas e outros	(542 150)	(454 799)
Outros	(29 844)	(137 427)
	<u><b>(7 551 692)</b></u>	<u><b>(4 087 048)</b></u>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos (Nota 36)	3 402 342	1 144 098
Outros	266	32 987
	<u><b>3 402 608</b></u>	<u><b>1 177 085</b></u>
<b>Diferenças de câmbio líquidas</b>	(1 045 788)	14 303
	<u><b>(1 045 788)</b></u>	<u><b>14 303</b></u>

A variação verificada na rubrica de juros de empréstimos obtidos resulta, essencialmente, do impacto da contratação de novos financiamentos no decorrer de 2025, conforme descrito na Nota 19.

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, assim como do valor em dívida à SATA Holding, decorrente do processo de reorganização societária, conforme Nota 1, os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4% (Notas 23 e 36).

Os juros obtidos decorrem essencialmente de juros a receber da Azores Airlines por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, no montante de 3.402.342 euros (1.144.098 euros em 2024), os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4%.

A valorização do euro face ao dólar durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, gerou perdas a reconhecer na demonstração de resultados fruto da atualização cambial pelo facto de existirem mais ativos do que passivos reconhecidos em moeda estrangeira.

### 34. Imposto do exercício

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Imposto sobre rendimento corrente (Nota 12)	103 914	72 499
Imposto diferido (Nota 9)	1 115 405	45 559
Excesso/insuficiência estimativa imposto	29 882	-
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<b><u>1 249 202</u></b>	<b><u>118 058</u></b>

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Resultado antes de Imposto	(5 140 902)	(11 461 504)
Taxa de Imposto	14,00%	14,70%
	<b><u>(719 726)</u></b>	<b><u>(1 684 841)</u></b>
<u>Gastos não dedutíveis</u>		
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	208 443	461 763
Tributação autónoma	103 914	72 499
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	29 882	-
Benefícios fiscais	(4 629)	(6 547)
Diferenças permanentes	70 669	8 147
Atualização de imposto diferido- atualização da taxa imposto	1 115 405	-
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	445 243	1 221 478
Imposto diferido sobre prejuízos fiscais de anos anteriores	-	45 559
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b><u>1 249 202</u></b>	<b><u>118 058</u></b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>-24,30%</b>	<b>-1,03%</b>

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Taxa de imposto	14,00%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	<b><u>14,00%</u></b>	<b><u>14,70%</u></b>

### 35. Contingências

#### Garantias bancárias

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

<b>Beneficiário</b>	<b>Início</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Região Autónoma dos Açores	20/10/2021	3 499 990	3 499 990
Região Autónoma dos Açores	20/10/2021	3 499 990	3 499 990
ANA Aeroportos, S.A.	06/05/2021	53 599	53 599
ANA Aeroportos, S.A.	26/06/2008	12 000	12 000
Direcção Geral das Alfândegas	28/04/2016	3 000	3 000
		<b>7 068 579</b>	<b>7 068 579</b>

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

### **Ativos e Passivos contingentes**

A 31 de dezembro de 2025 e 2024, a Empresa não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

### **36. Partes relacionadas**

Em 31 de dezembro de 2025, a Empresa é controlada pela SATA Holding, que detém 100% do capital da Empresa, no âmbito da criação desta nova empresa, cumprindo com o previsto no plano de reestruturação (Nota 1).

#### **Remuneração do Conselho de Administração**

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram liquidadas pela SATA Holding.

#### **Remuneração do Conselho Fiscal**

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2025 cifrou-se em 16.800 euros.

#### **Remuneração do Revisor oficial de contas e Auditor**

A remuneração do Revisor Oficial de Contas e do Auditor referente aos serviços de revisão legal e auditoria contratual no exercício de 2025 ascendeu a 47.258 euros.

#### **Saldos e Transações entre partes relacionadas**

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2025 e 2024 são como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Outras contas a receber (Nota 13)</b>		
Governo Regional dos Açores	63 220 212	36 191 066
SATA Internacional - Azores Airlines	<u>150 471 028</u>	<u>76 780 254</u>
	<b><u>213 691 240</u></b>	<b><u>112 971 320</u></b>
<b>Ativos não correntes detidos para venda (Nota 38)</b>		
SATA Internacional - Azores Airlines	<u>1 042 503</u>	<u>-</u>
	<b><u>1 042 503</u></b>	<b><u>-</u></b>
<b>Outras contas a pagar (Nota 23)</b>		
SATA Gestão de Aeródromos	8 262 349	2 367 190
SATA Holding	<u>2 041 465</u>	<u>30 239 791</u>
	<b><u>10 303 814</u></b>	<b><u>32 606 981</u></b>

Os valores a receber do GRA, dizem respeito a uma parte do Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Aéreo Regular no Interior da RAA, que teve início a partir de novembro de 2021, respetivo Reequilíbrio Financeiro e Tarifa Açores.

O saldo, a 31 de dezembro de 2025, com a Azores Airlines totaliza 151.514 milhares de euros, contendo 1.043 milhares de euros referentes a prestação de serviços do *handling*, cujo seu registo na demonstração da posição financeira está em ativos não correntes detidos para venda (ver Nota 38).

O saldo a receber da Azores Airlines resulta da prestação de serviços entre empresas mas também de um apoio de tesouraria, o qual vence juros à taxa de 4% ao ano.

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Vendas e serviços prestados</b>		
SATA Internacional - Azores Airlines	13 138 677	12 715 216
Governo Regional dos Açores	12 485 119	9 545 555
SATA Gestão Aeródromos	181 064	147 118
SATA Holding	<u>4 475</u>	<u>22 413</u>
	<b><u>25 809 336</u></b>	<b><u>22 430 302</u></b>
	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Subsídios à exploração</b>		
Governo Regional dos Açores	<u>70 839 862</u>	<u>59 462 311</u>
	<b><u>70 839 862</u></b>	<b><u>59 462 311</u></b>
	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Compras de serviços</b>		
SATA Internacional - Azores Airlines	4 914 451	4 278 763
SATA Gestão Aeródromos	773 557	1 604 519
SATA Holding	<u>167 329</u>	<u>245 253</u>
	<b><u>5 855 336</u></b>	<b><u>6 128 534</u></b>

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Rendimentos financeiros (Nota 33)</b>		
Governo Regional dos Açores	-	-
SATA Internacional - Azores Airlines	3 402 342	1 144 098
	<b><u>3 402 342</u></b>	<b><u>1 144 098</u></b>
	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Gastos financeiros (Nota 33)</b>		
SATA Gestão Aeródromos	270 809	80 672
SATA Holding	783 906	1 206 477
	<b><u>1 054 714</u></b>	<b><u>1 287 149</u></b>

A rubrica vendas e prestações de serviços inclui essencialmente o apoio técnico e comissões sobre as vendas de bilhetes de passageiros e cargas, voos ACMI, serviço de manutenção em terra e assistência a passageiros, efetuados à Azores Airlines.

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

### 37. Compromissos

A 31 de dezembro de 2022 a SATA assumiu o compromisso de pagar pré-reformas no montante nominal total de 3.324 milhares de euros a trabalhadores com entrada neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na respetiva data de saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, com início em 2023 até o ano de 2026, conforme períodos que estes colaboradores prestam serviços à Entidade. A 31 de dezembro de 2025 ainda se encontra por reconhecer 85 milhares de euros de responsabilidade.

### 38. Ativos e passivos não correntes detidos para venda

Conforme referido na Nota 1, na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, em 31 de dezembro de 2025 encontra-se em curso o processo de *carve-out* da unidade de negócio do *handling*, resultando na criação da SATA Handling, já no decurso de 2026. Apesar da sua criação ter sido efetivada apenas em abril de 2026, de acordo com o projeto de cisão, a produção de efeitos contabilísticos remete para 1 de janeiro de 2026.

Nesse seguimento, a SATA Holding encontra-se a desenvolver as diligências necessárias para iniciar o processo de privatização a 100% da SATA Handling, por forma a dar cumprimento ao prazo previsto de conclusão do processo até 31 de dezembro de 2026 (ver Nota 1.3).

Face a este enquadramento, e conforme descrito na Nota 2.3, os ativos e passivos que transitaram para esta nova entidade foram classificados como ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

### Demonstração da posição financeira

No âmbito da operação de cisão simples da unidade de negócio de handling, com efeitos a 1 de janeiro de 2026, será transferido para a nova entidade um conjunto de ativos e passivos previamente identificados com base nos saldos contabilísticos à data de 31 de dezembro de 2025.

Esta operação implicará, na SATA Air Açores, uma redução do capital próprio correspondente ao valor contabilístico líquido dos ativos e passivos transferidos, a qual será reconhecida no exercício de 2026, não tendo impactos nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

Os ativos e passivos classificados como detidos para venda, em 31 de dezembro de 2025 detalham-se do seguinte modo:

	<u>2025</u>
<b>Ativo</b>	
<b>Não corrente</b>	
Ativos fixos tangíveis	3 085 976
	<u><b>3 085 976</b></u>
<b>Corrente</b>	
Inventários	248 294
Outras contas a receber	1 042 503
Outros ativos correntes	138 647
Caixa e equivalentes de caixa	452 404
	<u><b>1 881 847</b></u>
<b>Total do Ativo</b>	<u><b>4 967 824</b></u>
<b>Passivo</b>	
<b>Não corrente</b>	
Passivos com obrigações contratuais	982 497
Obrigações de benefícios de reforma e outros	140 153
	<u><b>1 122 650</b></u>
<b>Corrente</b>	
Passivos com obrigações contratuais	343 276
Outras contas a pagar	2 795 118
	<u><b>3 138 394</b></u>
<b>Total Passivo</b>	<u><b>4 261 044</b></u>

De referir que de acordo com a IFRS 5, os valores referentes à demonstração da posição financeira, em 31 de dezembro de 2024, não foram reexpressos.

## Demonstração dos resultados

Pelos motivos descritos na Nota 2.3, a identificação de rendimentos, gastos e resultados associados à unidade de *handling* para o exercício de 2025 implicaria o recurso a critérios de imputação significativamente arbitrários, não refletindo a sua *performance* económica real e não sendo comparável com a informação financeira que será produzida após a sua autonomização.

Face ao exposto, o Conselho de Administração considera que a apresentação de informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados do exercício de 2025 bem como a reexpressão de períodos comparativos não permitiria proporcionar uma representação fidedigna da unidade de negócio, podendo induzir os utilizadores das demonstrações financeiras em erro.

Assim, não foi apresentada informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados, encontrando-se a segregação e reporte autónomo da *performance* desta unidade apenas assegurados a partir de 1 de janeiro de 2026.

## 39. Eventos subsequentes

### Conflito Médio Oriente

Em fevereiro de 2026, o início do conflito no Médio Oriente, envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão, originou um contexto de acentuada instabilidade geopolítica, com impactos relevantes ao nível macroeconómico e nos mercados globais.

As repercussões deste conflito traduziram-se num aumento significativo da volatilidade nos mercados financeiros e de *commodities*, em particular no setor energético, com pressões crescentes sobre os preços dos combustíveis, contribuindo igualmente para o agravamento das pressões inflacionistas e para uma deterioração das perspetivas de crescimento económico a nível global.

Neste contexto, o referido evento acarreta dois riscos distintos para a Empresa: i) por um lado, um risco associado à continuidade das operações, decorrente de eventuais perturbações nas cadeias de abastecimento de combustível e ii) por outro, um risco de incremento dos custos operacionais, com impacto potencial nos níveis de rentabilidade da atividade.

No que respeita ao risco de continuidade operacional, a Empresa mantém uma articulação contínua com os principais *stakeholders*, designadamente fornecedores de *jet fuel*, entidades reguladoras e entidades públicas relevantes, com o objetivo de monitorizar a robustez e a resiliência da cadeia de abastecimento.

Atendendo a que a atividade operacional da Empresa é maioritariamente desenvolvida numa região ultraperiférica, subsiste uma sensibilidade acrescida a potenciais perturbações logísticas. Neste contexto, a Empresa mantém um acompanhamento permanente da evolução da cadeia de fornecimento, por forma a antecipar e mitigar eventuais situações de escassez ou disrupção que possam comprometer a continuidade das operações.

No que se refere ao impacto nos custos operacionais, e atendendo à ausência de instrumentos financeiros de cobertura, a Empresa encontra-se diretamente exposta à evolução do *jet fuel*. Neste contexto, foram implementadas medidas de mitigação, designadamente na revisão da sobretaxa de combustível e o reforço da monitorização da rentabilidade das rotas, com ajustamentos sempre que necessário.

Paralelamente, a Empresa encontra-se a proceder a uma gestão ativa da sua oferta, incluindo a revisão dos critérios de viabilidade económica das operações, podendo, numa ótica de preservação de resultados, adotar medidas de racionalização de capacidade em rotas com menor desempenho.

O desenvolvimento deste conflito caracteriza-se por um elevado grau de incerteza quanto à sua duração, extensão e intensidade, não sendo, à data, possível avaliar de forma fiável os eventuais impactos financeiros futuros que dele possam advir nos próximos meses.

### **Carve-out Handling**

Na sequência do processo de *carve-out* da unidade de *handling* descrito na Nota 1.3, em 2 de abril de 2026 foi aprovada, em Assembleia Geral, a cisão e a constituição da SATA Handling. Em 27 de abril de 2026 foram formalmente emitidas as licenças de assistência a terceiros requeridas à ANAC para a nova empresa. Concluído o processo de *carve-out*, o Conselho de Administração encontra-se a efetuar as diligências necessárias para avançar com o processo de privatização da referida sociedade.

### **Processo de Privatização da Azores Airlines**

Conforme descrito em maior detalhe na Nota 1.3, registaram-se diversos desenvolvimentos relevantes no âmbito do processo de privatização da Azores Airlines, nomeadamente a aprovação, em março de 2026, de um novo procedimento de alienação através de negociação particular, o desenvolvimento de diligências judiciais relacionadas com o procedimento anterior, bem como a definição do modelo de acompanhamento e supervisão deste novo processo, incluindo a nomeação, em 8 de maio de 2026, de uma comissão de acompanhamento e de um supervisor independente. O processo mantém-se em curso à data das presentes demonstrações financeiras, com conclusão prevista até ao final de 2026.

### **Liquidez do Grupo**

Em janeiro de 2026 a SATA Air Açores procedeu à contratação de um financiamento junto do Banco Caixa Geral de Depósitos, no montante total de 25 milhões de euros, com aval do Governo Regional. Este financiamento vence juros à taxa de 1% + EUR6M e apresenta uma maturidade de 7 anos. No mesmo momento, foi efetuada a amortização do financiamento junto da mesma entidade, contratado em dezembro de 2025, que se vencia em janeiro de 2026. Este novo financiamento resulta de um *revolving* da operação iniciada no ano de 2025, de acordo com as interações tidas com a Comissão Europeia.

De acordo com a Resolução do Conselho do Governo n.º 21/2026 de 25 de fevereiro de 2026, foi aprovado o pagamento do montante de 42.839.848 euros de reposição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão referente ao 4º ano de exploração, executados até março de 2026.

Considerando os compromissos financeiros associados ao evento descrito acima, a SATA Air Açores procedeu à amortização antecipada do financiamento contratado junto da Caixa de Crédito Agrícola no montante de 20 milhões de euros e do financiamento contratado junto do DBI, no valor de 11 milhões de euros.

Em março de 2026 foi firmado novo financiamento, no valor de 22 milhões de euros junto da Caixa de Crédito Agrícola, encontrando-se garantido por parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro relativa ao 5º ano de exploração. Estes financiamentos visam reforçar a liquidez e a estabilidade financeira do Grupo (ver Nota 1.4).

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer outros eventos subsequentes à data de relato que sejam materiais para divulgação nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

#### 40. Matérias ambientais

De forma a dar cumprimento aos requisitos da Taxonomia Ambiental Europeia, a Empresa apresentará no seu relatório de sustentabilidade a informação relativa à elegibilidade das suas atividades relativamente aos objetivos climáticos.

##### Contabilista Certificada



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

##### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos  
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo  
(Administrador)



Bernardo António Oliveira  
(Administrador)



Célio Elmano Bettencourt Ferreira  
(Administrador não executivo)

## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

**Exmo. Senhor Acionista da  
SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.**

Nos termos da lei e do contrato de sociedade, apresentamos o relatório sobre a atividade fiscalizadora desenvolvida e damos parecer sobre o relatório de gestão e as demonstrações financeiras preparadas pelo Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

No decurso do exercício, o Conselho Fiscal procedeu com a frequência e a extensão que entendeu necessárias, ao acompanhamento da atividade da Entidade, a uma revisão geral dos procedimentos contabilísticos e a outros elementos comprovativos e do cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo recebido do Conselho de Administração e dos diversos serviços da Entidade as informações e esclarecimentos solicitados.

Procedeu-se à análise das demonstrações financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, que foram preparadas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiros (IFRS), adotadas pela União Europeia. Foram ainda analisadas a certificação legal das contas e o relatório de auditoria emitido pelo auditor externo, cujas conclusões merecem a concordância deste Conselho Fiscal.

Em 31 de dezembro de 2025, a Entidade obteve um resultado líquido negativo de 6,4 milhões de euros, um capital próprio de 4,6 milhões de euros e um ativo total de 288,7 milhões de euros.

O exercício de 2025 continuou a ser marcado pela execução do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, destinado a assegurar a viabilidade económico-financeira do Grupo SATA, cujo prazo de execução foi prorrogado até 31 de dezembro de 2026, na sequência da Decisão da Comissão Europeia C (2025) 9277, de 23 de dezembro de 2025.

No âmbito desse processo, destacam-se as operações societárias e financeiras com vista à concretização do Carve-out da unidade de negócio de handling da SATA Air Açores e à constituição da nova sociedade SATA Handling, S.A., incluindo a capitalização da SATA Air Açores, aprovada em Assembleia Geral de 28 de outubro de 2025.

No decurso do exercício foi aprovado o projeto de cisão da atividade de handling, tendo, após o decurso do prazo legal de oposição, sido deliberada a cisão em Assembleia Geral realizada em 2 de abril de 2026, etapa essencial para a futura privatização daquela unidade de negócio, em conformidade com os compromissos assumidos perante a Comissão Europeia.

O Conselho Fiscal acompanhou o referido processo, tendo analisado a documentação e pressupostos subjacentes às operações societárias realizadas e emitido parecer favorável relativamente à operação de cisão.

As demonstrações financeiras da Entidade relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025 foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações. No entanto, o Conselho Fiscal chama a atenção para a existência de fatores de incerteza material relacionados com a continuidade das operações, nomeadamente a concretização das medidas previstas no Plano de Reestruturação do Grupo SATA, a obtenção de financiamento adicional e à renovação e obtenção de reequilíbrios financeiros associados ao contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores. De referir que, o agravamento do conflito no Médio Oriente poderá contribuir para um aumento da volatilidade nos mercados energéticos e uma subida dos preços do jet fuel, com potenciais impactos negativos nos gastos operacionais e na atividade futura da Entidade.

## **PARECER**

O Conselho Fiscal, no exercício das suas competências, é de parecer que:

- sejam aprovadas as demonstrações financeiras individuais referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, incluindo a demonstração da posição financeira, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração das alterações nos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa e o anexo às demonstrações financeiras;
- seja igualmente aprovado o relatório de gestão apresentado pelo Conselho de Administração;
- seja aprovada a proposta de aplicação dos resultados constante no relatório de gestão.

Ponta Delgada, 19 de maio de 2026

O Conselho Fiscal,

Assinado por: **Manuel Luís Fernandes Branco**  
Num. de Identificação: 07802474  
Data: 2026.05.19 13:58:28+00'00'

Manuel Luís Fernandes Branco – Presidente

Assinado por: **Carlos Eduardo Ferreira Oliveira**  
Num. de Identificação: 10085505  
Data: 2026.05.19 14:40:12+00'00'

Carlos Eduardo Ferreira Oliveira - Vogal

Assinado por: **Sofia Teves Mendonça**  
Num. de Identificação: 12639069  
Data: 2026.05.19 13:50:20+00'00'

Sofia Teves Mendonça – Vogal

## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

### RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

#### Opinião com Reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de Dezembro de 2025 (que evidencia um total de 288.728.735 euros e um total de capital próprio de 4.577.653 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 6.390.104 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de Dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### Bases para a opinião com reservas

a) Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso a reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”). Consequentemente, conforme divulgado na nota 5.4 do anexo contendo as notas explicativas, está a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista único do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”), no montante de 151.514 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 76.780 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2025, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024.



b) Em 31 de dezembro de 2025 encontra-se registado um valor de 6.721 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 7.836 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, conforme divulgado na nota 9 do anexo contendo as notas explicativas, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade, o modelo de negócio da Entidade e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, consideramos que em 31 de dezembro de 2025, o respetivo ativo se encontra sobreavaliado no montante de 6.721 milhares de euros, os resultados acumulados sobreavaliados em 7.836 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício sobreavaliado em 1.115 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 quanto à sobreavaliação dos ativos por impostos diferidos no montante de 7.836 milhares de euros, não sendo possível quantificar, a essa data, a alocação desse ajustamento entre o resultado do exercício de 2024 e exercícios anteriores.

c) Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo, no valor de 47.945 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 40.300 milhares de euros). No âmbito da análise de imparidade efetuada, nos termos da IAS 36 – Imparidade de Ativos, tendo por base a quantia recuperável estimada dos referidos ativos em 31 de dezembro de 2025, concluímos que a rubrica de ativos fixos tangíveis se encontra sobreavaliada em 14.276 milhares de euros, os resultados acumulados sobreavaliados em 8.406 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício subavaliado em 5.870 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, encontrando-se os ativos fixos tangíveis sobreavaliados e o resultado líquido negativo do exercício de 2024 subavaliado em 8.406 milhares de euros, respetivamente.

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

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

### **Incerteza material relacionada com a continuidade**

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 75.315 milhares de euros, excluindo os ativos não correntes detidos para venda e os passivos associados aos referidos ativos. No entanto, do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 151.514 milhares de euros respeitam a saldos a receber da SATA Internacional, conforme referido na secção "Bases para a opinião com reservas".

*Duarte Giesta*

Conforme divulgado na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente (i) da renovação pela Entidade da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, (ii) da capacidade de obtenção de financiamento dos valores futuros associados às obrigações de serviço público da Entidade, da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos”) e da SATA Internacional, (iii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado até 31 de dezembro de 2026 e da obtenção de eventual suporte financeiro adicional no âmbito das interações em curso com a Comissão Europeia, consubstanciado em apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iv) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (v) da concretização do processo de cisão da Entidade e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala, e (vi) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira.

Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

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

### **Ênfases**

a) Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e conseqüente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2026, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

b) Chamamos a atenção para o divulgado na nota 39 do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente no que diz respeito à elevada incerteza atual associada aos impactos do conflito no Médio Oriente no setor do transporte aéreo e, conseqüentemente, na atividade operacional da Entidade. A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.



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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

## **Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

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

*Duarte*

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

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

- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

## **RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES**

### **Sobre o relatório de gestão**

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

Ponta Delgada, 19 de Maio de 2026



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.  
representada por  
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº520)  
Registado na CMVM com o nº 20160190



## Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 288.728.735 euros e um total de capital próprio de 4.577.653 euros, incluindo um resultado líquido do exercício negativo de 6.390.104 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

**Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”,** as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso a reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”). Consequentemente, conforme divulgado na nota 5.4 do anexo contendo as notas explicativas, está a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista único do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”), no montante de 151.514 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 76.780 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2025, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

b) Em 31 de dezembro de 2025 encontra-se registado um valor de 6.721 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 7.836 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, conforme divulgado na nota 9 do anexo contendo as notas explicativas, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade, o modelo de negócio da Entidade e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, consideramos que em 31 de dezembro de 2025, o respetivo ativo se encontra sobreavaliado no montante de 6.721 milhares de euros, os resultados acumulados sobreavaliados em 7.836 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício sobreavaliado em 1.115 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 quanto à sobreavaliação dos ativos por

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

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

Tel: +351 213 599 000 | Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social 314.000 EUR

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

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

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

DocID: Njg1Y2ZiNGYwMTE3NThtYTU1ZGQ3NTc1fDIzMEJ3ODk1MTQ1Mzg0NmMwOHxSQQ==

impostos diferidos no montante de 7.836 milhares de euros, não sendo possível quantificar, a essa data, a alocação desse ajustamento entre o resultado do exercício de 2024 e exercícios anteriores.

c) Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo, no valor de 47.945 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 40.300 milhares de euros). No âmbito da análise de imparidade efetuada, nos termos da IAS 36 – Imparidade de Ativos, tendo por base a quantia recuperável estimada dos referidos ativos em 31 de dezembro de 2025, concluímos que a rubrica de ativos fixos tangíveis se encontra sobreavaliada em 14.276 milhares de euros, os resultados acumulados sobreavaliados em 8.406 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício subavaliado em 5.870 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, encontrando-se os ativos fixos tangíveis sobreavaliados e o resultado líquido negativo do exercício de 2024 subavaliado em 8.406 milhares de euros, respetivamente.

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

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

#### Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 75.315 milhares de euros, excluindo os ativos não correntes detidos para venda e os passivos associados aos referidos ativos. No entanto, do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 151.514 milhares de euros respeitam a saldos a receber da SATA Internacional, conforme referido na secção **"Bases para a opinião com reservas"**.

Conforme divulgado na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente (i) da renovação pela Entidade da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, (ii) da capacidade de obtenção de financiamento dos valores futuros associados às obrigações de serviço público da Entidade, da **SATA Gestão de Aeródromos, S.A. ("SATA Gestão de Aeródromos")** e da **SATA Internacional**, (iii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado até 31 de dezembro de 2026 e da obtenção de eventual suporte financeiro adicional no âmbito das interações em curso com a Comissão Europeia, consubstanciado em apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iv) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (v) da concretização do processo de cisão da Entidade e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala, e (vi) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira.

Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

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

#### Ênfases

a) Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2026, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

b) Chamamos a atenção para o divulgado na nota 39 do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente no que diz respeito à elevada incerteza atual associada aos impactos do conflito no Médio Oriente no setor do transporte aéreo e, consequentemente, na atividade operacional da Entidade.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

## Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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

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

## Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

### Sobre o relatório de gestão

**Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”** do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

19 de maio de 2026

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

Hugo Miguel Patrício Dias, ROC n.º 1432  
Registado na CMVM com o n.º 20161042