



# 2025

RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO

SATA HOLDING



## Bem-vindo a bordo

A SATA Holding é a entidade que consolida as operações do Grupo SATA, um conjunto de empresas com sede no arquipélago dos Açores, que atuam no setor do transporte aéreo.

O grupo é composto por duas transportadoras aéreas; a SATA Air Açores, que opera voos regionais no Arquipélago dos Açores e a Azores Airlines, responsável pela operação doméstica e internacional. Para além destas, faz parte deste núcleo a SATA Gestão de Aeródromos, a entidade gestora dos aeródromos do Arquipélago dos Açores.

# 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
- 18 A ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

## 2 Modelo de Governo

- 20 COMPROMISSOS
- 26 MODELO DE GOVERNO
- 28 GESTÃO DO RISCO

## 3 Social

- 32 INDICADORES CHAVE
- 34 AS NOSSAS PESSOAS
- 38 OS NOSSOS CLIENTES E COMUNIDADE

## 4 Ambiente

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

## 5 Desempenho

- 58 INDICADORES CHAVE
- 60 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 62 TRANSPORTE AÉREO EM 2025
- 68 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 76 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 80 SOBRE O RELATÓRIO
- 81 GLOSSÁRIO
- 82 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

## 6 Anexos

- 84 METODOLOGIAS
- 90 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 o arquipélago dos Açores ao exterior 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.**

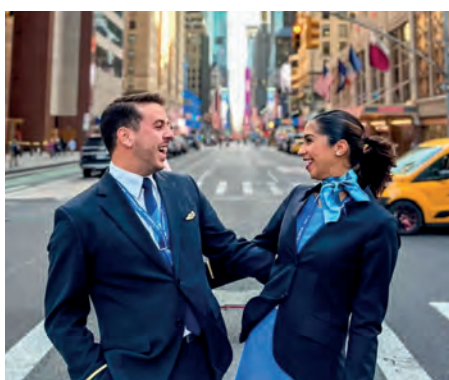




# Grupo SATA

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.



23

destinos

38 rotas que abrangem 8 países na Europa, África e América do Norte, garantindo uma variedade de destinos.

18

parceiros

AIR BALTIC | AIR TRANSAT | AIR FRANCE | ALASKA AIRLINES | BINTER CANARIAS | BRITISH AIRWAYS | DEUTSCHE BAHN | EASYJET | JETBLUE AIRWAYS | KLM | PORTER AIRLINES | SAS SCANDINAVIAN AIRLINES | TAP | TAROM | TRANSAVIA | UNITED AIRLINES | VUELING | WESTJET



## Mapa de Rotas

### Destinos para onde voámos em 2025

Boston Nova Iorque Toronto  
Montreal Lisboa Porto  
Açores Funchal Faro  
Barcelona Frankfurt Paris  
Bilbau Milão Cabo Verde

azores



Paris



Milão



Bilbau



Frankfurt



Toronto



Faro



Acores



Montreal



Nova Iorque



Cabo Verde



Lisboa

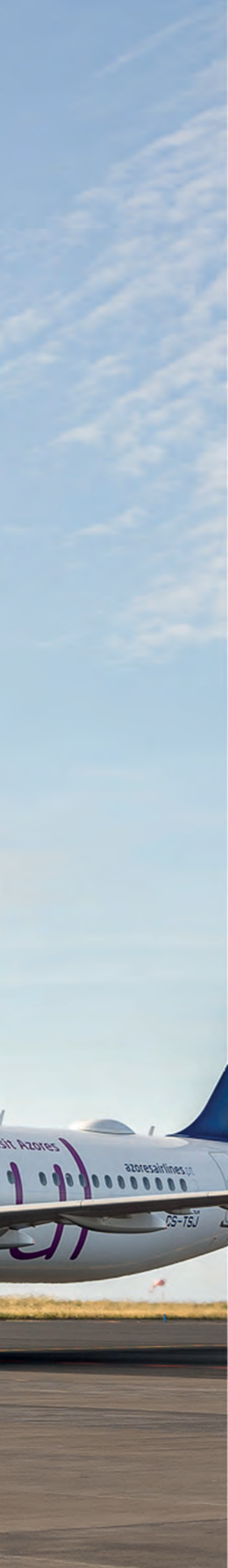


Boston

---

*A nossa frota conta com aeronaves modernas e adaptadas à tipologia da operação aérea que desenvolvemos.*





**O Grupo SATA realizou importantes investimentos com vista à renovação da sua frota.** A integração das aeronaves Airbus A320neo, Airbus A321neo e Airbus A321neoLR visa proporcionar aos passageiros uma melhor experiência de voo, contribuindo, ainda, para alcançar objetivos de sustentabilidade ambiental.

Este é um propósito transversal às duas companhias aéreas do Grupo SATA que procuram orientar a operação inter-ilhas; doméstica ou internacional pelos mesmos princípios de eficiência e de respeito pelo meio ambiente.




---

A frota da **Azores Airlines** inclui presentemente:  
 Airbus A321-253neoLR;  
 Airbus A321-253neo;  
 Airbus A320-200neo;  
 Airbus A320-214.

---

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



No interior da cabine predominam os tons de azul, do céu e do mar dos Açores, um universo cromático que prevalece na marca SATA Azores Airlines.



A cabine foi personalizada com atenção a todos os detalhes, dos assentos às anteparas que separam as diferentes áreas. Para tornar o ambiente ainda mais acolhedor, foi cuidadosamente concebido um esquema de iluminação e de sons de cabine, que pretendem trazer um pouco do pulsar dos Açores para o interior dos aviões que voam com a marca do Grupo SATA.

O A320neo economiza 20% de combustível e reduz as emissões de CO<sub>2</sub> quando comparado com aeronaves Airbus da geração anterior.

Acomoda compartimentos de bagagem de grandes dimensões que permitem um aumento de espaço na ordem dos 60%, se comparado com modelos de anterior geração.



*Para tornar a família A320 mais eficiente, a Airbus introduziu melhorias aerodinâmicas, redução de peso e uma nova cabine de passageiros.*

# 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](http://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	2024	2025
Potencialmente éticas	0	0
Efetivamente éticas	0	0
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	0	0
Corrupção e infrações conexas	0	0

Em consonância com o ano transato, em 2025, não se registou a submissão de qualquer denúncia ou comunicação relacionada com questões de ética ou de conduta. 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 denuncia 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: 3 | % 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: Rúben Mota Cordeiro**  
**Vogais do Conselho Fiscal: Catarina Isabel Furtado Pacheco, Vera Silva Amaro**

### 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.

### Reuniões

N.º reuniões: 7 | % de participação: 100%

## REVISOR OFICIAL DE CONTAS

**PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas**

### Remuneração

10.100€ 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: 15 | % 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: 15 | % 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: 15 | % de participação: 100%

### 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

### Administradores não executivos

**Bernardo António Oliveira**

**João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte**

**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 carácter 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 exetável 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

No Grupo SATA, consideramos os nossos trabalhadores um ativo estratégico essencial para a sustentabilidade e competitividade da organização. Em 2025, reforçámos o compromisso com a promoção de um ambiente de trabalho saudável, seguro e motivador, através do desenvolvimento de programas de formação, bem-estar e valorização das equipas, contribuindo de forma direta para a satisfação dos nossos clientes e para o fortalecimento da relação com a comunidade.

Alinhamento com os ODS



# Social

## Trabalhadores do Grupo<sup>1</sup>

# 1.862

ano 2024: 1.844  
ano 2023: 1.698

## Trabalhadores SATA Holding

# 5

ano 2024: 5

## Horas de formação<sup>1</sup>

# 104.861

ano 2024: 99.773  
ano 2023: 100.414

## Consultas médicas realizadas<sup>1</sup>

# 1.248

ano 2024: 1.114  
ano 2023: 1.221

## 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

Em 2025, o Grupo SATA manteve o seu compromisso de gerar valor para além da sua atividade principal de transporte aéreo de passageiros e mercadorias, reforçando a sua dedicação ao desenvolvimento e bem estar das comunidades onde está presente.



<sup>1</sup> valores relativos ao Grupo SATA.

# As nossas pessoas

## Grupo SATA

### TRABALHADORES POR GÉNERO



A distribuição equilibrada entre mulheres e homens nos nossos trabalhadores evidencia a aposta do Grupo SATA na diversidade e na inclusão, pilares fundamentais para a construção de um ambiente organizacional inovador, colaborativo e representativo das múltiplas perspetivas existentes na sociedade.

### TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



A elevada concentração de trabalhadores nos Açores reforça o papel estratégico da região na atividade do Grupo SATA e evidencia a relação estrutural da empresa com o seu território de origem.

### TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

Trabalhadores por faixa etária	2025	2024	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	27	33	36
Geração X (1965-1984)	932	949	944
Geração Y (1985-1999)	807	786	681
Geração Z (a partir de 2000)	96	76	37
Geração Y em funções de liderança	37	36	26

O aumento da presença da Geração Y e Z, incluindo a Y em funções de liderança, reafirma a evolução natural da estrutura interna da companhia, marcada pela integração de novos perfis e pela diversificação de competências.

**Esta combinação de gerações potencia a circulação de conhecimento, favorece a adoção de abordagens mais atuais e contribui para o reforço contínuo da cultura organizacional.**

# As nossas pessoas

## TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



A elevada proporção de contratos permanentes demonstra a prioridade atribuída pela empresa à estabilidade e à continuidade das relações laborais. Em complemento, a utilização de contratos temporários permite adequar a capacidade operacional às variações sazonais da atividade, assegurando a flexibilidade necessária ao funcionamento eficiente da operação.

## INDICADORES DE FORMAÇÃO

Formação por áreas da empresa	Handling	Operações de voo	Manutenção	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	4.012	4.364	767	17	485
Volume de horas	45.192	41.947	9.039	2.852	5.833

A qualificação das equipas assume um papel central no desenvolvimento do Grupo SATA. Em 2025, registou se um aumento significativo no número de ações de formação e de trabalhadores abrangidos, reforçando o investimento contínuo no aprimoramento das competências internas.



# SATA saudável

## Consultas médicas periódicas

# 769

ano 2024: 604  
ano 2023: 887

## Consultas médicas ocasionais

# 169

ano 2024: 122  
ano 2023: 145

## Consultas médicas de admissão

# 310

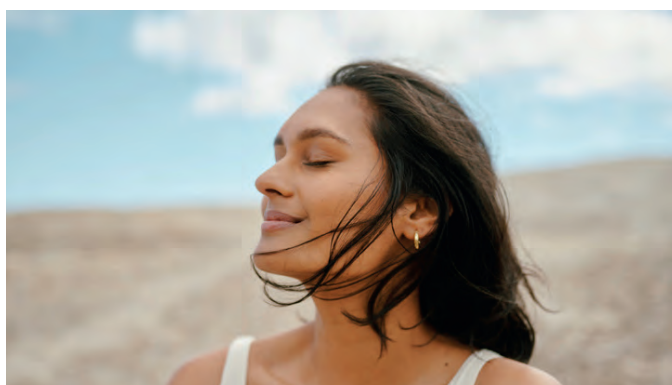
ano 2024: 388  
ano 2023: 189



## 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, reforçámos 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

208

ano 2024: 310

## 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.

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

# 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

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 eventos



Carnaval



Visita de escolas



Participação nas festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres



Showcooking com Agentes de Viagens



Natal



Aniversário Sata



## 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%

# Ambiente

As companhias aéreas foram pioneiras na adoção de medidas que promovem a diminuição da pegada ambiental. Apesar de se verificar um maior consumo de combustível, consequente 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>)

295.203

ano 2024: 333.987

ano 2023: 279.356

## Eletricidade (KWh)

1.752.692

ano 2024: 2.371.646

ano 2023: 2.391.507

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

78,8

ano 2024: 80,7

ano 2023: 81,9

## Resíduos (t)

126

ano 2024: 137

ano 2023: 122

## Jet Fuel (t)

92.203

ano 2024: 104.619

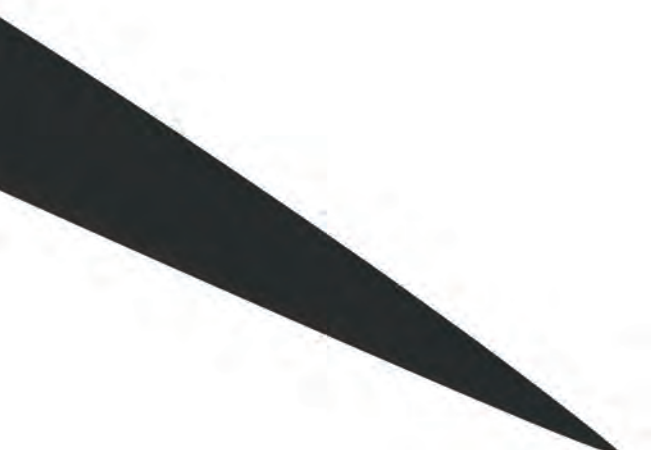
ano 2023: 88.182

## Gasóleo GSE (l)

146.277

ano 2024: 178.410

ano 2023: 177.873





## 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 tornando 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

### As empresas do Grupo SATA foram reavaliadas no ano 2025.

Apesar dos resultados não terem correspondido às expectativas que o Grupo tinha, continuamos a trabalhar para que, em próximas avaliações, possamos 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). ✓

Reduzir 20% do consumo de eletricidade em instalações (KWh vs 2015). ✓

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

Atingir a neutralidade carbónica.



## Emissões GEE

O Grupo SATA iniciou, em 2024, o cálculo dos Gases com Efeito de Estufa, que permite obter a informação da pegada de carbono das atividades das suas empresas, nomeadamente nos âmbitos 1, 2 e 3, de acordo com o referencial internacional *GHG Protocol*.

Os âmbitos 1 e 2, em que nos últimos anos era já calculado o CO<sub>2</sub> e comparados com os dados da indústria, foram também alvo de melhoria. O cálculo da Pegada de Carbono irá permitir cumprir com os requisitos emanados pela Diretiva CSRD, a aplicar no Relatório de Sustentabilidade.

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)	-	2,4	2,4
A1   Combustíveis de fontes móveis (tCO <sub>2</sub> e)	278.263	332.966,4	294.378,3
Frota terrestre (tCO <sub>2</sub> e)	490	447,5	369,8
Frota aérea (tCO <sub>2</sub> e)	277.773	332.518,9	294.008,6
A1   Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO <sub>2</sub> e)	-	-	0
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO <sub>2</sub> e)	278.263	332.968,8	294.380,7
Âmbito 1 - Emissões ao abrigo do Regime Comunitário de Licenças de Emissão - CELE (%)		24.285,0	24.826,0
A2   Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO <sub>2</sub> e)	1.092	1.018,3	821,9
A2   Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO <sub>2</sub> e)	-	1003,5	820,3
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO <sub>2</sub> e)	1.092	1.018,3	821,9
Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO <sub>2</sub> e)	-	50.268,9	34.424,9
Categoria 2 - Bens de capital	-	-	11.655,1
Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO <sub>2</sub> e)	-	70.914,1	61.578,4
Categoria 4 - Transporte e distribuição a montante	-	-	447,9
Categoria 5 - Resíduos (tCO <sub>2</sub> e)	-	8,3	7,8
Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO <sub>2</sub> e)	-	315,4	237,6
Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO <sub>2</sub> e)	-	1.666,9	1.697,1
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO <sub>2</sub> e)	-	123.173,6	110.048,9
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>market-based</i> (tCO <sub>2</sub> e)	279.356	457.160,7	405.251,6
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>location-based</i> (tCO <sub>2</sub> e)		457.146	405.249,9

É possível observar um aumento as emissões do âmbito 1 e 2 em relação aos anos anteriores, consequência do aumento da operação e do respetivo consumo de combustível.

A par do setor da aviação, é no âmbito 1 (combustíveis de fonte fixa e móvel) que existe a maior percentagem de emissões, por este ser efetivamente a principal fonte de atividade das transportadoras aéreas.

## 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.

## 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.

Emissões de carbono	2023	2024	2025
Passageiro quilómetro (gCO <sub>2</sub> /PKM)	81,9	80,7	78,8
SATA Air Açores (gCO <sub>2</sub> /PKM)	151,2	146,2	143,1
Azores Airlines (gCO <sub>2</sub> /PKM)	78,0	77,4	75,0

Eficiência energética	2023	2024	2025
Grupo SATA (l/100PKM)	3,25	3,19	3,12
SATA Air Açores (l/100PKM)	6,00	5,78	5,66
Azores Airlines (l/100PKM)	3,09	3,06	2,96

### Monitorização de Consumos

Com a implementação do novo mecanismo de monitorização de consumos de eletricidade e água, foi possível utilizar parcialmente dados reais de consumo para o cálculo de emissões de 2024. Considerando que nos anos anteriores foram utilizadas estimativas em função do valor pago, é expetável que os valores do ano em análise, e anos seguintes, sejam de maior exatidão.

### 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.



## Combustível de aviação sustentável

A indústria da aviação está comprometida com metas ambiciosas de redução de emissões. O SAF é considerado como um dos elementos-chave para o alcance deste objetivo, estimando-se que irá contribuir para a redução de 65% das emissões necessárias para que este setor possa atingir a neutralidade carbónica em 2050.



SAF (Sustainable Aviation Fuel) é um combustível líquido atualmente utilizado na aviação comercial que reduz as emissões de CO<sub>2</sub> em até 80%. Pode ser produzido a partir de várias fontes (matéria-prima), incluindo óleos e gorduras residuais, resíduos verdes e municipais e culturas não alimentares. Também pode ser produzido sinteticamente por meio de um processo que captura carbono diretamente do ar. Pode ser misturado no combustível fóssil, sem necessidade de alterar as infraestruturas aeroportuárias e das aeronaves.

Assistiremos a um aumento na produção deste combustível para satisfazer a

procura. Atualmente, a produção global de SAF é ainda reduzida e tem um custo de três a cinco vezes superior ao combustível atual (querosene). No entanto, observa-se um crescente comprometimento do setor dos combustíveis e também um apoio político, ao investimento e no desenvolvimento de capacidade instalada, assim como no ambiente regulatório para o aumento da produção de SAF.

Também os mecanismos de compensação de carbono (EU ETS e CORSIA) estão a prever elegibilidade no uso de SAF como ferramenta na redução da compensação, através da troca de licenças de carbono.

**A Azores Airlines fez o seu primeiro voo com SAF em 2022, que apresentou uma redução de 35% das emissões de CO<sub>2</sub>, no respetivo voo.**

**No âmbito do ReFuelEU, cumprindo com os requisitos do mandato de SAF, a Azores Airlines usou 2,5 t de SAF, abastecidos nos aeroportos de França, o que representou uma redução de 9,7 tCO<sub>2</sub>e.**



### Sabia que...?

O SAF pode ser produzido a partir de várias fontes (matérias-primas), incluindo óleos e gorduras residuais, resíduos verdes, municipais e culturas não alimentares. Também pode ser produzido sinteticamente por meio de um processo que captura carbono diretamente do ar.

## Manifesto da Aliança para a Sustentabilidade na Aviação

O Grupo SATA subscreveu o Manifesto da Aliança para a Sustentabilidade na Aviação (ASA), uma iniciativa governativa que reúne comunidade científica, ONGs, indústria aeronáutica e dos combustíveis, transportadoras, institutos públicos nacionais com responsabilidade no setor, entre outros *players*, com vista a estimular o debate rigoroso e o desenvolvimento de respostas para uma aviação sustentável nas suas múltiplas dimensões, social, ambiental e económica.

Este manifesto define a estratégia nacional para a sustentabilidade do

setor, incluindo iniciativas tais como o desenvolvimento do setor dos combustíveis sustentáveis da aviação (SAF).



## Grupo SATA juntou-se à Alliance for Zero Emission Aviation (AZEA)

O Grupo SATA integrou o pelotão da frente das companhias aéreas que compõem a AZEA que tem como propósito final garantir a inclusão de aeronaves movidas a hidrogénio e a eletricidade nas suas frotas, até ao ano de 2050. Este 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. No caso do Grupo SATA, a integração na AZEA, vem robustecer outras iniciativas que se



encontram em curso com os diferentes parceiros, designadamente, a Airbus, a Bombardier, a IATA e a ERA. Considerando que a partilha de conhecimento e a experiência adquirida são fulcrais nesta fase de transformação do setor, as companhias aéreas açorianas querem ser pioneiras na adoção de práticas que visam a salvaguarda da sustentabilidade ambiental de uma forma transversal e, de forma mais particular, tencionam zelar pela preservação do equilíbrio natural do Arquipélago dos Açores, destino para o qual converge a maior parte da sua operação aérea.

## Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores



O Grupo SATA participou na elaboração do Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores lançado em 2022, no Grupo de Trabalho dos Transportes.

O Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores é um documento estratégico que define os objetivos, metas e ações para atingir a neutralidade de carbono até 2050 na região. A elaboração desse roteiro envolveu a análise de emissões de carbono atuais, identificação de setores-chave, definição de metas de redução e definição implementação de medidas concretas para todos os *Stakeholders*.



# Compensação de carbono

O mercado de carbono é um dos mecanismos estratégicos da União Europeia e do setor aéreo para atingir os objetivos propostos na redução de emissões de gases com efeitos de estufa.

## 24.826 tCO<sub>2</sub>

ano 2024: 24.414 tCO<sub>2</sub>  
ano 2023: 1.301 tCO<sub>2</sub>

### EU ETS

#### EU EMISSIONS TRADING SYSTEM

é um mecanismo europeu que regula as emissões de Gases com Efeitos de Estufa (GEE), através do limite de emissões de um conjunto de instalações e atividades. EU ETS abrange os voos Intra Europa. Este programa contribui para o objetivo a redução de 55% dos GEE no horizonte 2030 (ano base 1990) e a neutralidade carbónica em 2050.

**Na sequência da Diretiva EU ETS foram introduzidos novos requisitos e enquadramentos até 2030, com impacto no reporte e compensação de emissões. Uma vez que o âmbito foi alargado, mais rotas (voos entre regiões ultraperiféricas e estados-membro da EU) foram contabilizadas neste mecanismo, razão pela qual se regista um aumento significativo nas emissões reportadas face aos anos anteriores, com um impacto relevante na devolução de licenças de carbono. Tal como tem vindo a ser referenciado, o preço das licenças está gradualmente a aumentar, assim como a atribuição gratuita de licenças a diminuir.**

### NON-CO<sub>2</sub> EMISSIONS

Para além do dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e vapor de água (H<sub>2</sub>O), existem outros tipos de emissões libertadas nos motores das aeronaves (tais como NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, CO) especialmente a grandes altitudes, com impactos indiretos na atmosfera, que provém da formação de contrails (rastos de condensação). As emissões não-CO<sub>2</sub> são difíceis de estimar, pois dependem do design do motor, das condições ambientais e da composição do combustível, entre outras variáveis, no entanto, há um reconhecimento crescente sobre o seu impacto no aquecimento do clima. Deste modo, a partir de 1 de janeiro de 2025, e de acordo com a Diretiva CELE, os operadores de aeronaves devem monitorizar os efeitos da aviação relacionados com o non-CO<sub>2</sub> e a apresentar relatórios anuais, à semelhança do MRV do EU ETS. Este é um tema ainda debatido na Comissão Europeia, sobre a metodologia de cálculo para aferir estes dados.

## 93.368 tCO<sub>2</sub>

ano 2024: 138.372 tCO<sub>2</sub>  
ano 2023: 136.905 tCO<sub>2</sub>

### CORSIA

#### CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION

desenvolvido pela *International Civil Aviation Organization* é um programa de compensação com o objetivo de crescimento neutro em carbono, concebido para garantir que as emissões de CO<sub>2</sub> da aviação internacional não excedam os níveis de 2019. Para esse fim, os operadores aéreos serão obrigados a adquirir créditos de compensação para compensar as emissões acima do *baseline*. Em 2024, iniciou a Fase 1 deste mecanismo, no qual estão a ser desenvolvidos critérios de elegibilidade para projetos e combustíveis sustentáveis (SAF) que possam resultar em créditos de carbono. Este programa requer aos operadores monitorizar, reportar e verificar as emissões dos voos abrangidos, perspetivando-se até 2030 a obrigatoriedade de compensação destas mesmas emissões.



## 0 tCO<sub>2</sub>

ano 2024: 9 tCO<sub>2</sub>  
ano 2023: 0 tCO<sub>2</sub>

### 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.

### 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.





## Renovação da Frota

A introdução de aeronaves de última geração permite reduzir o consumo de combustível em cerca de 37% e a respetiva pegada de carbono de cada passageiro, em comparação com as anteriores aeronaves. Com motores mais modernos, os Airbus A321neo bem como os Airbus A320neo são muito mais silenciosos do que seus antecessores. Cumprem com os limites de ruído definidos no Anexo 16 da ICAO. Este é o programa com maior impacto na redução emissões de CO<sub>2</sub>, no qual se prevê uma redução total estimada de 13.200 tCO<sub>2</sub>.



## Mobilidade elétrica na frota terrestre

A substituição gradual das viaturas e equipamentos terrestres por veículos elétricos, faz parte da estratégia do Grupo SATA para contribuir para a redução do consumo de combustível e respetivas emissões, assim como redução de ruído e melhoria da qualidade do ar.

**37%** a percentagem de GSE/Viaturas elétricas, no Grupo SATA

## Programas de Eficiência Operacional da Azores Airlines

### 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

O Grupo SATA integrou 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.

### Electronic Flight Bag

O 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.

### Dinamic Efficiency Project

Implementação de procedimentos de eficiência operacional refletidos no Airline Policy Manual, por exemplo a definição do uso do APU e otimização do uso dos motores nas várias fases do voo (táxi, take-off, climb, cruise e parking). Estes procedimentos resultam em relevantes reduções de combustível e respetivas emissões.

### Flight Data Monitoring - FDM

Programa que permite rastrear e avaliar tendências de operações de voo.

## Certificação CPDLC

(*Controller Pilot Data Link Communications*)

Nas aeronaves A320CEO, permite a utilização de rotas mais diretas e eficientes do ponto de vista da faturação e consumo de combustível e das emissões CO<sub>2</sub>, na operação entre os Açores e o continente português.

## Revisão do Airline Policy Manual

A revisão permitiu ajudar a regular a quantidade de combustível a adicionar ao plano de voo operacional na frota (como por exemplo para situações de meteorologia adversa ou aeroportos de áreas terminais com longos tempos de táxi).

## Transformação Digital

Tem sido crescente a presença da tecnologia ao serviço da operação aérea e de todos os processos administrativos inerentes à mesma. Do *check-in* ao voo, passando pela área comercial e administrativa, dezenas de projetos foram desenvolvidos e resultaram na condução mais eficiente de muitas tarefas. Damos destaque à reformulação do sistema de emissão de cartões de embarque para impressão de dois segmentos.

## Modernização das instalações e dos espaços de trabalho

A mudança da sede para um novo espaço permitiu melhorar significativamente a eficiência energética e climatização. Foram entregues aos trabalhadores novos equipamentos eletrónicos (portáteis e monitores) com melhor classificação energética.

## RNP AR

Permite uma maior precisão de navegação e curvas após o ponto de aproximação final, o conceito RNP AR oferece benefícios operacionais e de segurança significativos, impactando positivamente no consumo de combustível e na carga de trabalho do piloto. Utilizado desde 2017, a Azores Airlines foi o primeiro operador em Portugal a operar com a Certificação RNP AR. Com as novas aeronaves, esta certificação permite operar com melhor eficiência nos aeroportos chave da sua operação diária, com impacto direto na redução no número de irregularidades na operação diária na RAA (número de voos divergidos ou cancelados), redução de combustível, minimização do ruído e redução das emissões de carbono.

# 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.**



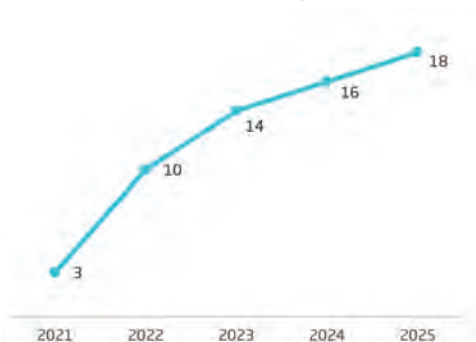
A percentagem atual de GSE/viaturas elétricas no Grupo SATA é de

## 41%

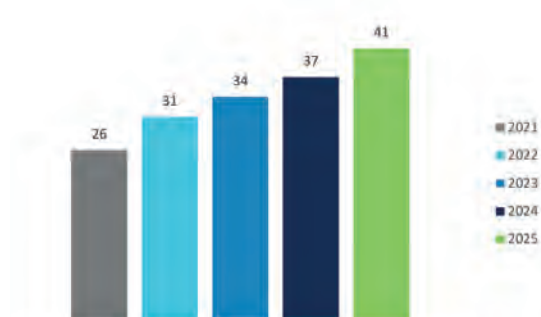
ano 2024: 37%  
ano 2023: 34%

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.

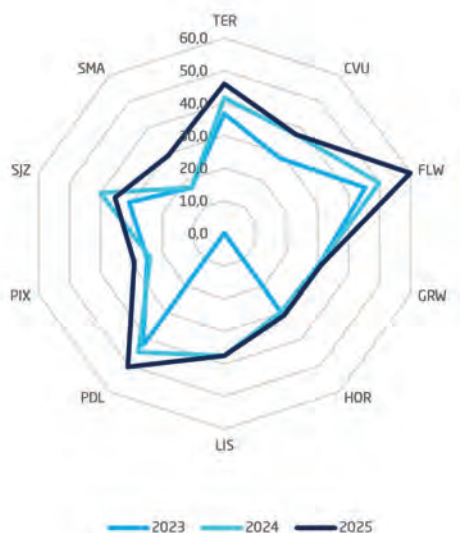
Quantidade de GSE elétricos adquiridos



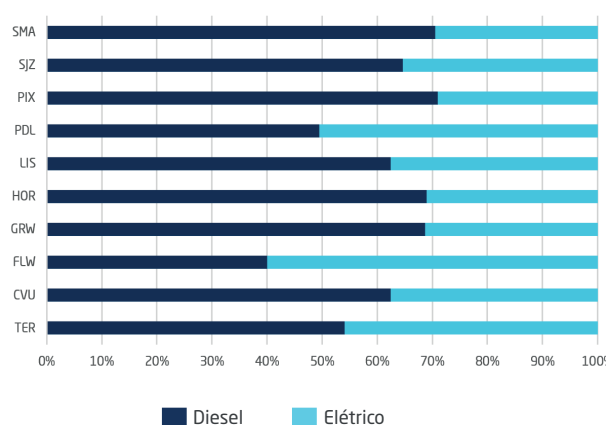
Evolução da % de GSE elétrico



% de GSE elétrico por escala



% Diesel vs Elétrico



# 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.

## 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.

## Materiais mais sustentáveis a bordo

Na escolha dos materiais e das comodidades que são oferecidas a bordo aliamos à preocupação de oferecer conforto aos passageiros a preocupação com a escolha de materiais reciclados e mais amigos do ambiente.

## Sustainable Cabin

Reconhecendo a importância de reduzir, reutilizar e reciclar os resíduos de cabine das suas operações de voo, e consequentemente reduzir sua pegada ambiental, as empresas do Grupo SATA integram no "Working Group CAT 1", coordenado pela IATA, que visa a sensibilização para a reciclagem a bordo, assim como influenciar o Parlamento Europeu da necessidade em rever a legislação do ICW - Internacional Cabin Waste (Category 1) com vista à possibilidade da melhoria da gestão dos resíduos de *catering* produzidos nos voos internacionais. O Grupo SATA junta-se assim a outras empresas representativas do setor aéreo.

## Buy on Board

A implementação do modelo *Buy on Board* (BoB) alterou profundamente o serviço a bordo, substituindo a distribuição universal de refeições por um sistema de compra opcional. Esta mudança reduziu significativamente o desperdício.

Com menos refeições pré-embaladas, diminuiu também o volume de embalagens descartáveis, como plásticos, cartão, e invólucros individuais.

## Resíduos encaminhados

# 126 t

ano 2024: 137 t

ano 2023: 122 t

## Resíduos não perigosos

# 98 t

ano 2024: 109 t

ano 2023: 92 t

## Valorização de resíduos

# 86,1%

ano 2024: 83,1%

ano 2023: 86,2%

## Resíduos perigosos

# 28 t

ano 2024: 28 t

ano 2023: 30 t

## Embalagens primárias colocadas no mercado

# 4,8 t

ano 2024: 11,9 t

ano 2023: 11,0 t

Resíduos por escala	2025	2024	2023
Santa Maria	0,34 t	0,40 t	2,8 t
S. Miguel	104,47 t	113,8 t	88,3 t
Terceira	7,88 t	4,3 t	20,2 t
Graciosa	1,45 t	0,7 t	1,0 t
S. Jorge	3,83 t	3,7 t	5,4 t
Pico	6,05 t	5,4 t	1,6 t
Horta	0,18 t	6,3 t	0,3 t
Flores	0 t	0 t	0 t
Corvo	0,05 t	0 t	0 t
Lisboa	1,63 t	2,2 t	2,3 t

## A taxa de valorização de resíduos é superior ao objetivo definido (75%)

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

# Projetos e iniciativas



**O Grupo SATA 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, 384 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)

---

81%

ano 2024: 80%  
ano 2023: 82%

## Lugares oferecidos (lof)

---

3.290.705

ano 2024: 3.364.576  
ano 2023: 3.028.961

## Passageiros transportados (pessoas)

---

2.668.226

ano 2024: 2.701.182  
ano 2023: 2.396.534

## EBITDA<sup>1</sup> (milhares de €)

---

-1.074

ano 2024: -307  
ano 2023: -1.933

## Resultado líquido (milhares de €)

---

-1.682

ano 2024: -799  
ano 2023: -1.688

## Número de voos (voos)

---

30.623

ano 2024: 30.799  
ano 2023: 28.437

## Dívida líquida (milhões de €)

---

214

ano 2024: 208  
ano 2023: 370

<sup>1</sup>Resultado operacional 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 económica-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.

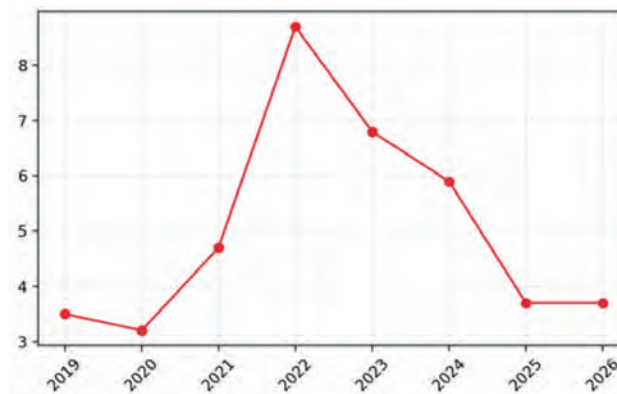
PIB Mundial (var % YoY) 2019 - 2026<sup>1</sup>



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



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

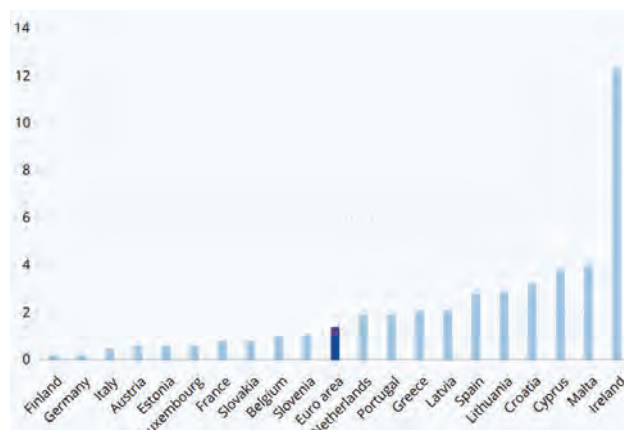


<sup>1</sup> Fonte: IMF World Economic Outlook

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

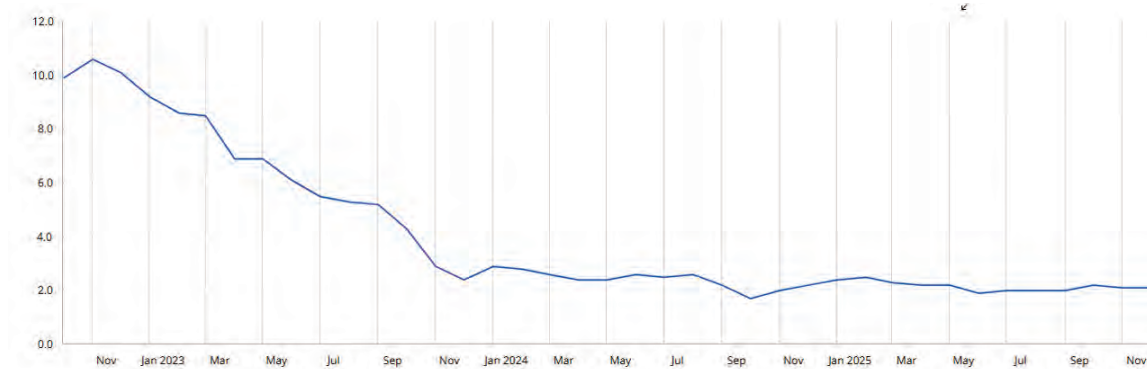
Em 2025, a área do euro consolidou uma recuperação gradual, com o crescimento do PIB próximo de 1,4%, sustentado pelo consumo privado e pela melhoria das condições financeiras, num contexto de redução das taxas diretas do BCE, com a taxa da facilidade permanente de depósito em torno de 2% em meados do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

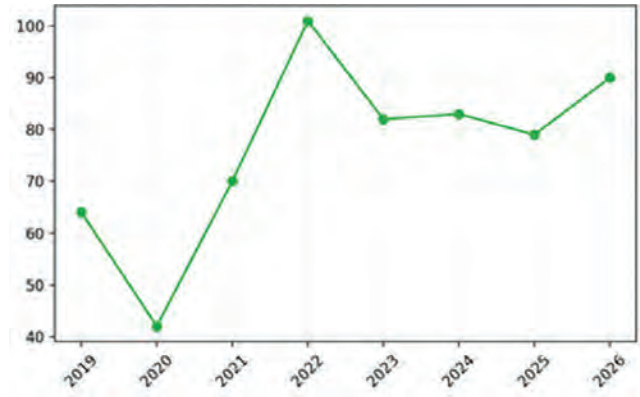
Em 2022, o preço do Brent atingiu níveis excecionais devido aos impactos da guerra na Ucrânia; a partir de 2023, observou-se uma tendência de normalização, com valores estabilizados num intervalo entre 75 e 85 USD/barril em 2024, enquanto 2025 marcou um ajustamento descendente mais expressivo, aproximando-se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

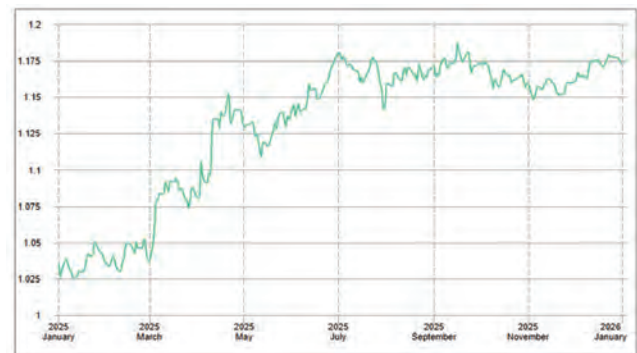
Num contexto global em que os mercados energéticos permanecem sujeitos a incerteza e fragmentação, a capacidade das transportadoras para gerir ativamente a sua exposição ao preço do petróleo, através de operações financeiras, eficiência operacional, renovação tecnológica e disciplina estratégica, será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

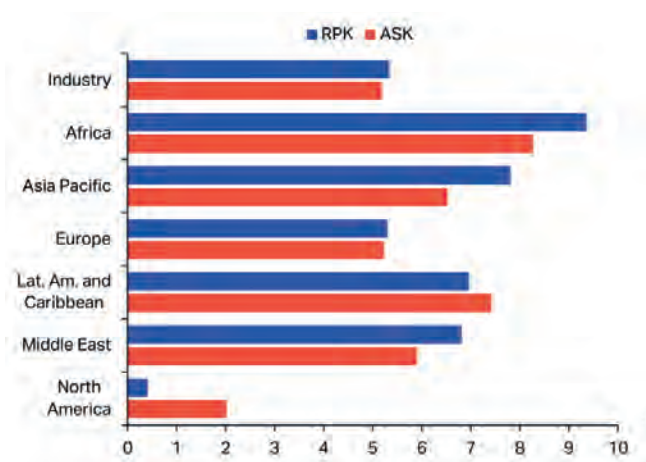
Em 2025, o transporte aéreo de passageiros consolidou a fase de normalização pós-pandemia, registando um crescimento global de 5,3% em RPK (Revenue Passenger Kilometres), em linha com a expansão da capacidade (+5,2% em ASK). Esta evolução permitiu alcançar um Passenger Load Factor médio de 83,6%, o valor 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>

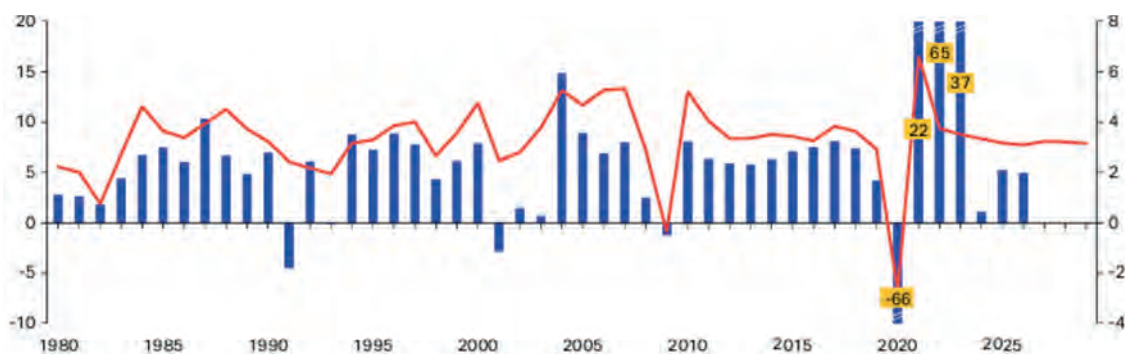


Adicionalmente, fatores como pressões salariais persistentes e escassez de mão de obra qualificada e o aumento das exigências regulatórias e dos investimentos associados à transição energética e à sustentabilidade ambiental evidenciam a elevada exposição e sensibilidade das transportadoras aéreas a choques 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.

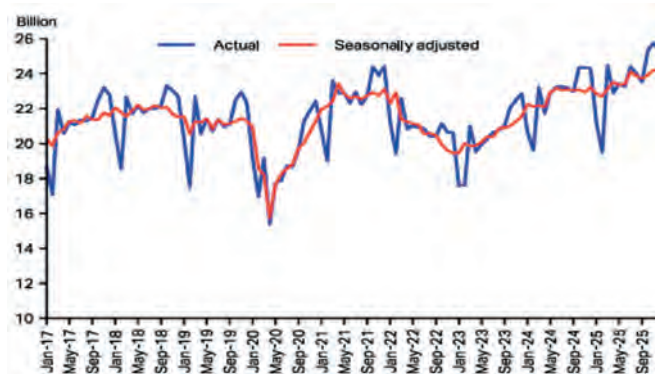
Embora estas políticas sejam essenciais para a transição energética do setor, a sua implementação representa um impacto financeiro direto e assimétrico para as transportadoras aéreas, dada a ainda reduzida disponibilidade e o elevado custo do SAF, atualmente várias vezes superior ao combustível convencional.

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.*

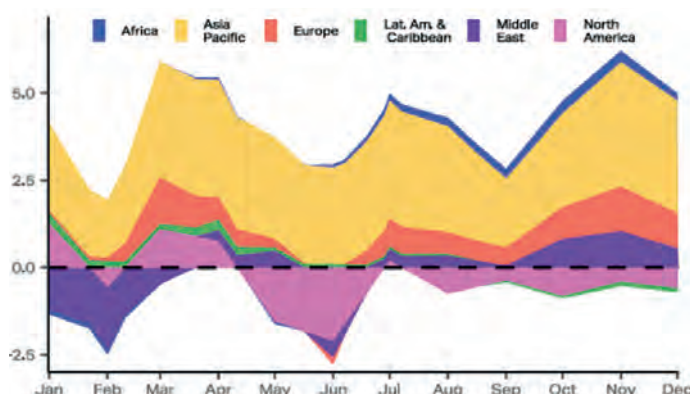
O segmento de carga aérea apresentou em 2025 um desempenho globalmente resiliente. No conjunto do ano, a procura medida em CTK cresceu cerca de 3,4%, refletindo uma trajetória de crescimento mais contida e seletiva do que no segmento de passageiros.

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>

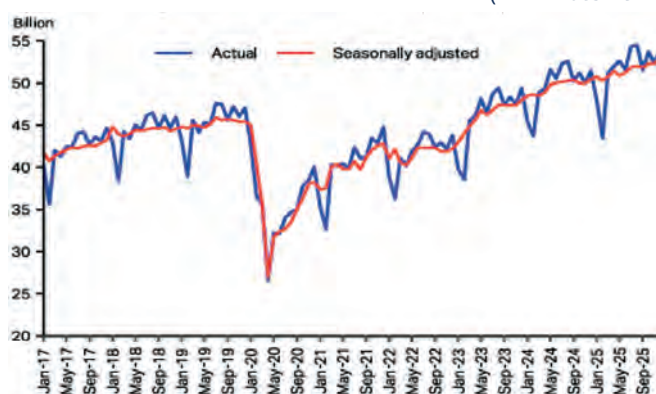


O tráfego internacional reforçou o seu peso relativo, crescendo acima do total do mercado, enquanto o segmento doméstico permaneceu mais estável. Regionalmente, a Ásia Pacífico afirmou-se como o principal motor do crescimento da carga aérea, com desempenhos robustos ao longo do ano, enquanto África manteve 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.

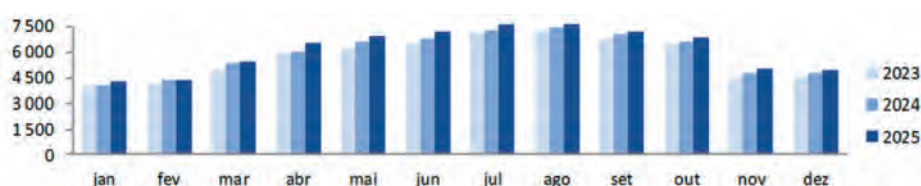
Do lado da oferta, a capacidade de carga cresceu de forma próxima da procura, permitindo uma estabilidade global dos load factors (45,7%), o que aponta para um mercado relativamente equilibrado. Observou-se ainda uma continuação da recomposição entre carga em porão (*belly cargo*) e cargueiros dedicados,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

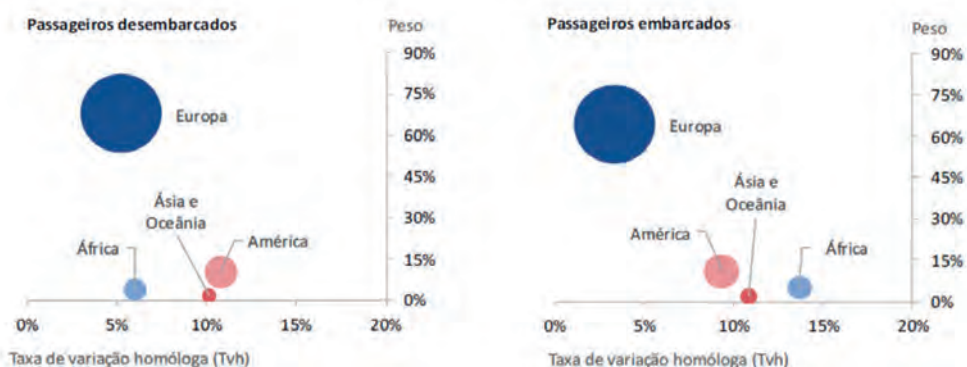


### Evolução passageiros movimentados 2023-2025<sup>2</sup>



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

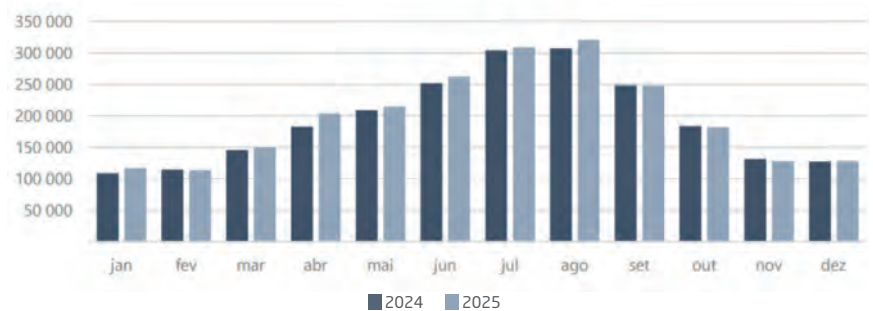
<sup>2</sup> Fonte: Inquérito aos Aeroportos e Aeródromos (ANA/ANAC/INE)

*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.*

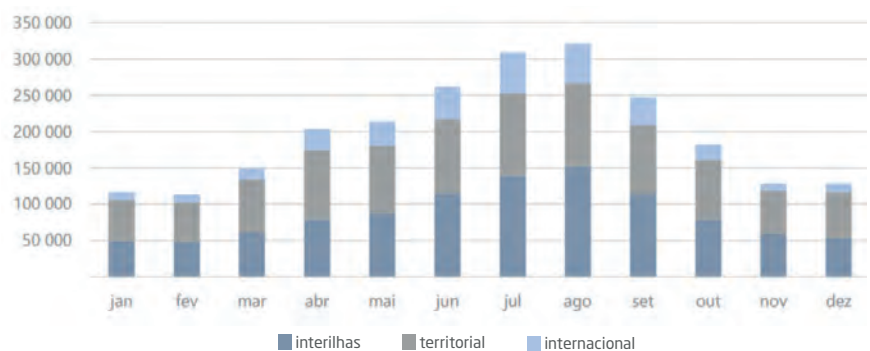
Em termos de estrutura, os passageiros desembarcados distribuíram-se da seguinte forma em 2025: 49% em voos territoriais, 42% em voos interilhas, 9% em voos internacionais.

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

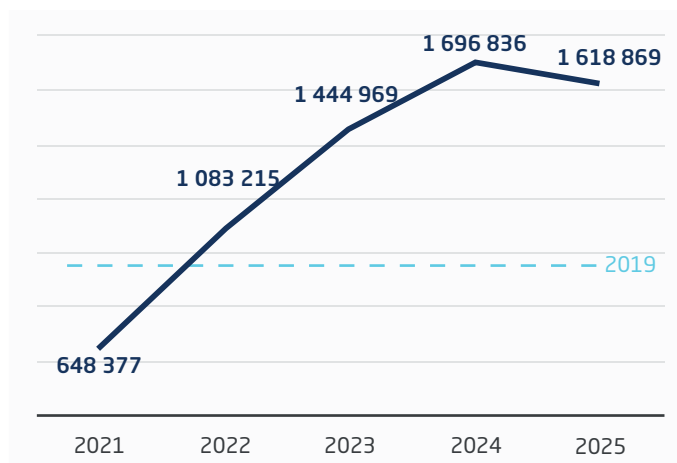


# Evolução do segmento de negócio

## Azores Airlines

*Em 2025, apesar de ligeiras correções naturais face ao pico registado em 2024, a Azores Airlines consolidou um nível de atividade operacional significativamente superior ao período pré-pandemia.*

A leitura conjunta do nº de passageiros transportados, nº de voos realizados, taxa de ocupação e volume de carga/correio transportado confirma a estabilização da operação da Azores Airlines num patamar mais elevado e estruturalmente mais sólido resultado da recuperação robusta e contínua entre 2021 e 2024, culminando num máximo histórico em 2024, com cerca de 1,7 milhões de passageiros transportados.



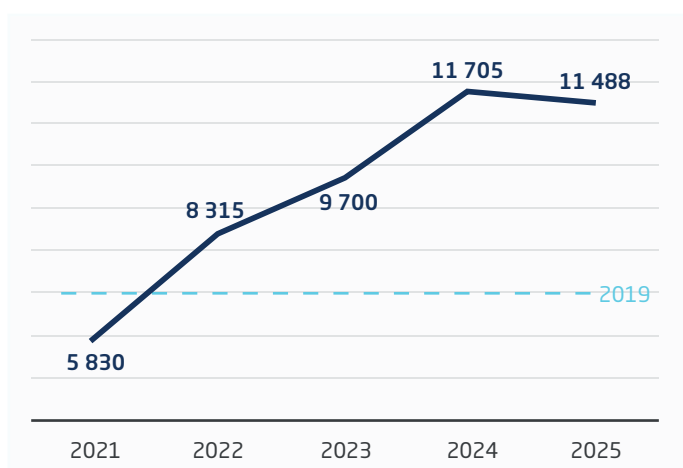
### PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

A Azores Airlines transportou 1,62 milhões de passageiros em 2025, uma ligeira redução de -4,6% face ao máximo histórico de 2024, mas mantendo-se +71% acima de 2019, demonstrando que a base de procura reforçada no pós-pandemia permanece estável. A trajetória 2021-2024 marcou um ciclo de forte expansão, e 2025 representa uma normalização da operação, após um período de crescimento acelerado, mantendo volumes significativamente superiores ao pré-pandemia.

# 82%

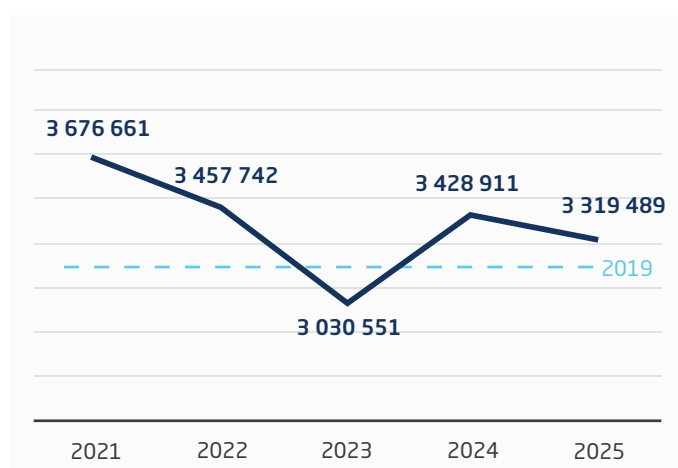
load factor

A taxa de ocupação manteve-se estável em 82% e acima da referência de 80% em 2019. Este indicador demonstra que, apesar da ligeira redução no volume de passageiros e de voos, a companhia conseguiu preservar a eficiência na utilização da capacidade, sustentando níveis de ocupação historicamente elevados.



### NÚMERO DE VOOS

O número de voos acompanhou esta tendência de estabilização, com 11.488 voos realizados em 2025, traduzindo uma ligeira variação de -1,9% face a 2024. Ainda assim, este valor permanece 65% acima de 2019, evidenciando o reforço da oferta e a consolidação da rede de rotas. Entre 2021 e 2024 observou-se um crescimento contínuo que refletiu a retoma progressiva da procura, sendo 2025 o ano que confirma a manutenção desse reforço.



### CARGA E CORREIO (Kg)

O segmento de carga e correio totalizou 3.319 toneladas em 2025, um ligeiro decréscimo face a 2024 (3,2%), mas mantendo volumes estáveis quando comparados com a média da série 2021-2023. Apesar de os valores se apresentarem abaixo do pico registado durante o período pandémico, em que o transporte de carga assumiu uma relevância acrescida, o desempenho de 2025 confirma a continuidade de uma procura sólida e coerente com o perfil das rotas operadas.

**O desempenho operacional de 2025 evidencia que a Azores Airlines atingiu um novo patamar estrutural de atividade, claramente superior ao de 2019 e sustentado após o forte ciclo de crescimento de 2021-2024. A ligeira contração nos passageiros, voos e carga face a 2024 corresponde a uma normalização após crescimento acelerado, mantendo, contudo, níveis muito elevados de eficiência, nomeadamente através da estabilidade da taxa de ocupação.**

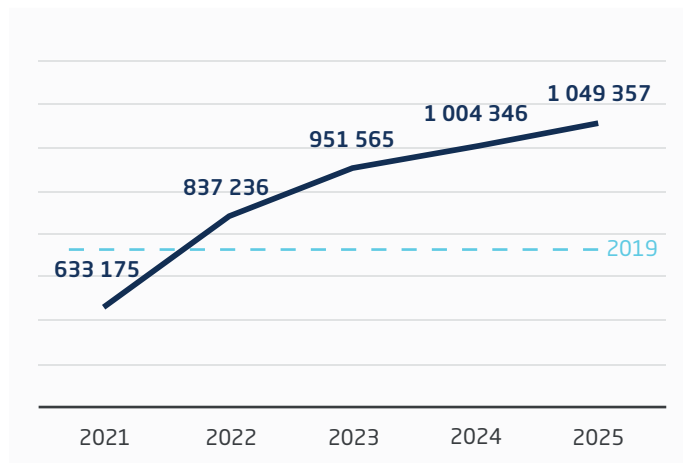
**No seu conjunto, estes indicadores confirmam a maturidade operacional alcançada pela companhia, a sua capacidade de ajustar a oferta sem perda de ocupação e a manutenção de volumes robustos nos segmentos de passageiros e carga, consolidando um desempenho sólido e equilibrado ao longo de 2025.**

# Evolução do segmento de negócio

## SATA Air Açores

*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.**



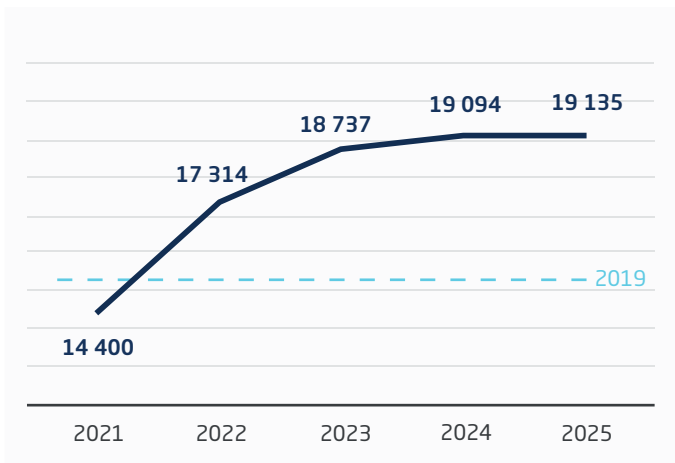
### PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

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.

# 80%

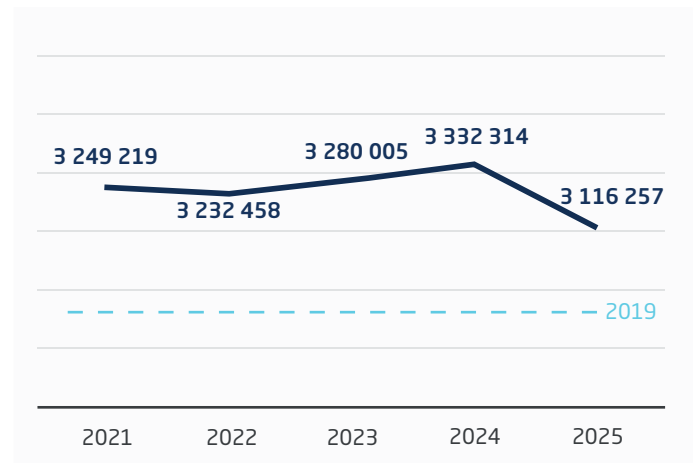
**load factor**

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.

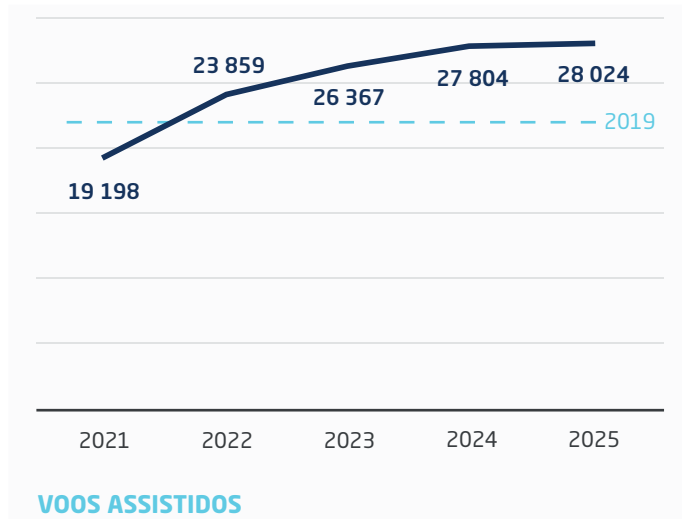


### CARGA E CORREIO (Kg)

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

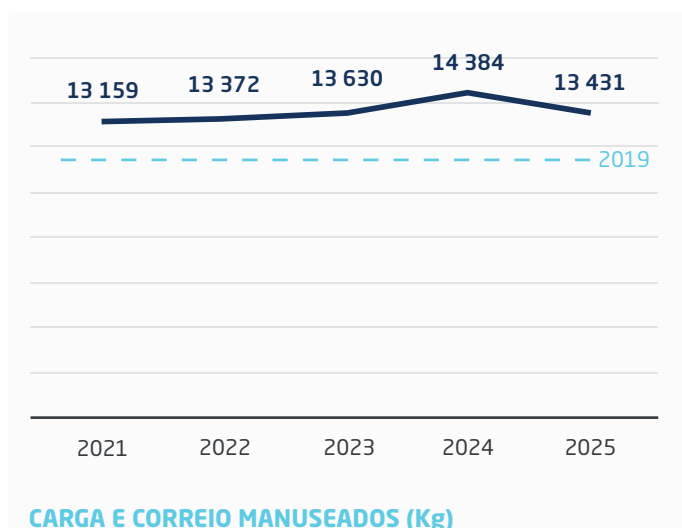
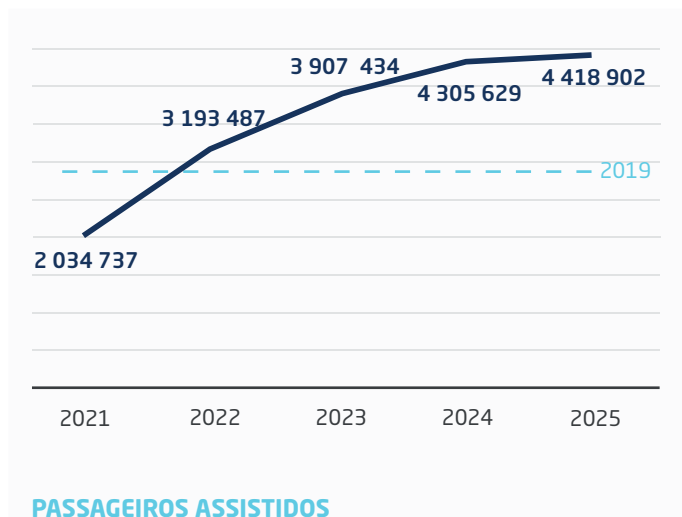


O número de voos assistidos e de passageiros assistidos evidencia uma forte expansão no período pós pandemia, atingindo em 2025 valores significativamente superiores aos registados em 2019. Este crescimento reflete não apenas o aumento da atividade aérea, mas também o reforço da capacidade operacional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



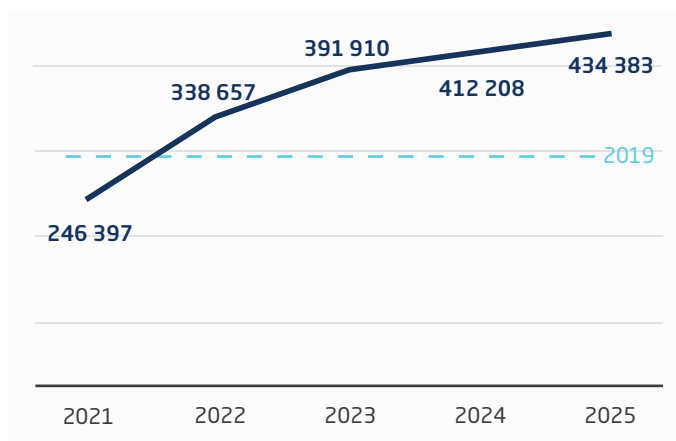
*A atividade de Assistência a Aeronaves  
acompanha a dinâmica do tráfego aéreo  
regional, apresentando igualmente uma  
evolução muito positiva no horizonte  
2019 – 2025.*



# Evolução do segmento de negócio

## *SATA Gestão de Aeródromos*

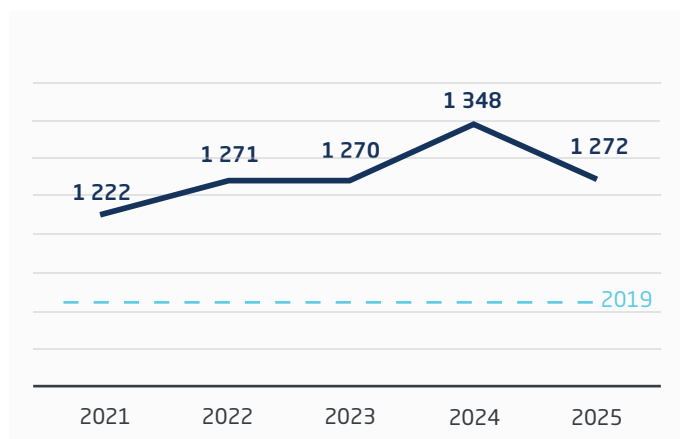
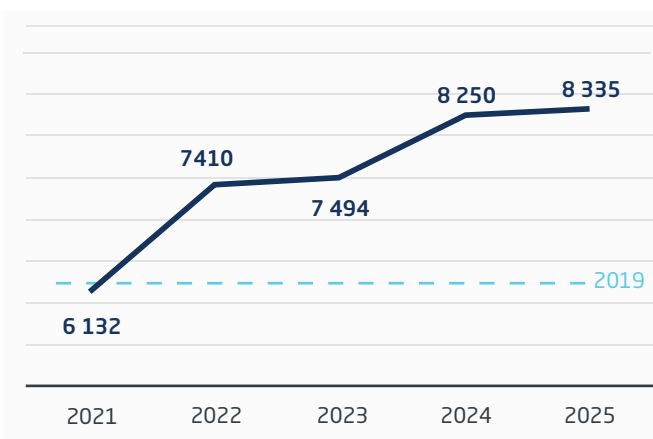
*Em 2025, a atividade operacional da SATA Gestão de Aeródromos consolidou um novo patamar estrutural, significativamente acima dos níveis pré-pandemia.*



### MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

A procura de passageiros manteve uma dinâmica muito positiva, com 434.383 passageiros embarcados/desembarcados (+48,1% vs. 2019; +5,4% vs. 2024), destacando-se como o principal motor de crescimento e evidenciando ganhos de eficiência, com um crescimento bastante superior quando comparado ao verificado nos movimentos de aeronaves nos aeródromos regionais.





### MOVIMENTO DE AERONAVES

Os movimentos de aeronaves nos cinco aeródromos da região atingiram em 2025 as 8.335 rotações (+33,9% vs. 2019; +1,0% vs. 2024) e representam uma estabilização em níveis historicamente elevados, consolidando um crescimento expressivo face a 2019 (+34%). A evolução anual residual (+1,0% vs. 2024) indica que a infraestrutura opera já num patamar maduro, reflexo da estabilidade da rede aérea e maturidade da operação inter-ilhas.

### CARGA E CORREIO NOS AERÓDROMOS (TON)

No que respeita ao volume de Carga e Correio nos cinco aeródromos da Região Autónoma dos Açores, verificou-se uma redução face ao pico registado em 2024 (-5,6%), permanecendo, contudo, bastante acima do nível de 2019, em linha com a tendência de normalização da atividade iniciada em período pós pandemia.

**Assim, a análise de desempenho operacional de 2025 não deve ser vista apenas como um registo de resultados, mas como a confirmação de que a SGA está a cumprir uma missão central no projeto de desenvolvimento sustentável dos Açores – mantendo as ilhas ligadas ao exterior, fortalecendo a mobilidade, apoiando a economia local e contribuindo ativamente para um futuro mais equilibrado, coeso e próspero para toda a Região Autónoma dos Açores.**

**A crescente robustez dos indicadores operacionais registados em 2025, com crescimentos relevantes nos movimentos de passageiros e a estabilização num patamar elevado de movimentos de aeronaves reforça precisamente esta importância.**

## Análise de resultados

# Ganhos operacionais

1.094 Mil Euros

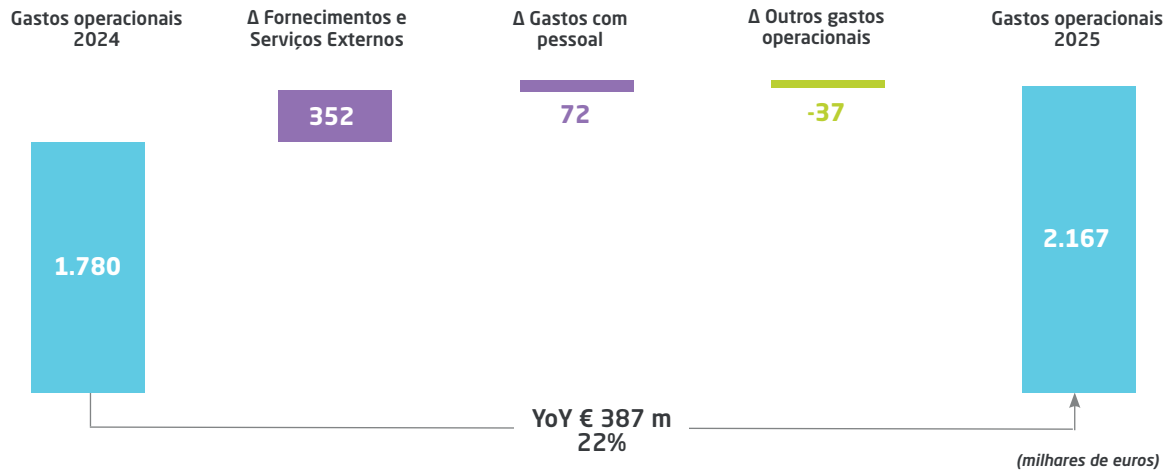
YoY: - EUR 379 mil

%YoY: - 26%

Os ganhos operacionais de 1.094 mil euros dizem respeito ao *management fee* correspondente à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenha participações.

# Gastos operacionais<sup>1</sup>

O volume de gastos operacionais na SATA Holding apresenta em 2025 face ao exercício anterior um aumento de 387 mil euros.



A rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE) apresenta, em relação ao ano de 2024, um aumento de 352 mil euros, maioritariamente pela redução de encargos com honorários e trabalhos especializados incorridos no ano de 2025, no âmbito do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines e criação da nova subsidiária SATA Handling.

Os Gastos com Pessoal dizem respeito na sua grande maioria à remuneração dos órgãos sociais, tendo em 2025 apresentado uma subida de 72 mil euros face aos valores registado no exercício anterior.

A rubrica de Outros Gastos é composta na sua maioria por impostos, nomeadamente Imposto de Selo, com o exercício de 2025 a apresentar uma redução de 37 mil euros face ao valor registado em 2024.

<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).

## EBITDA E EBIT

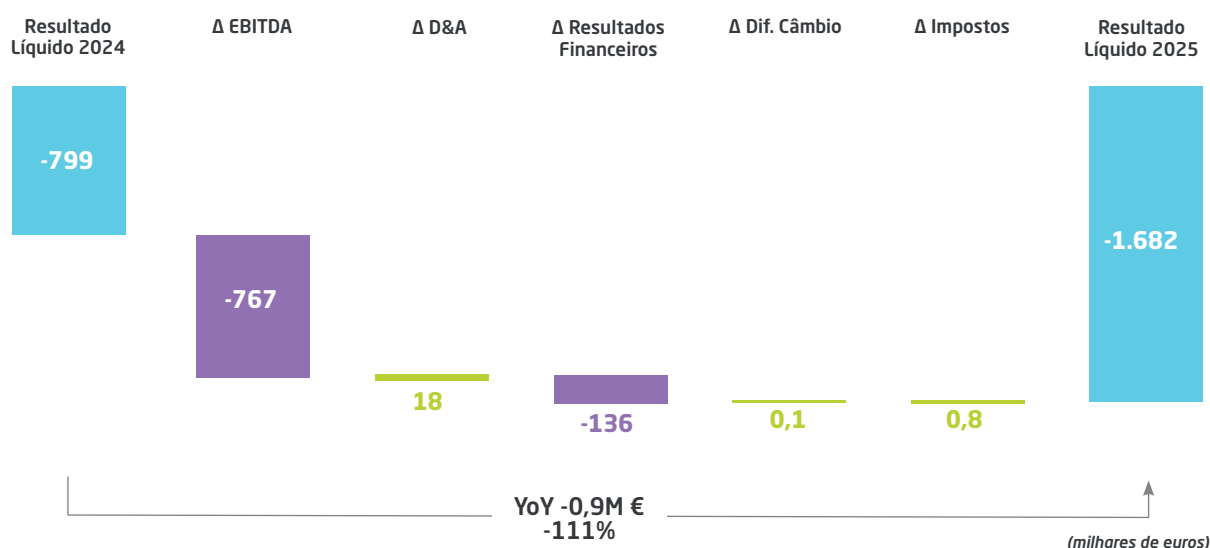
EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2025	2024	2023	%YOY	YOY
<b>EBITDA</b>	-1.074	-307	-1.933	250%	-767
<b>Gastos/reversões de depreciação e de amortização</b>	-1	-20	-2	-94%	18
<b>EBIT/Resultado Operacional</b>	<b>-1.075</b>	<b>-327</b>	<b>-1.935</b>	<b>229%</b>	<b>-748</b>

O exercício de 2025 fica marcado pela deterioração da evolução registada no que respeita aos ganhos e gastos operacionais da SATA Holding, com reflexo direto ao nível de EBITDA.

Os efeitos da descida de 767 mil euros do EBITDA em 2025 refletiram-se no resultado operacional da SATA Holding, que em 2025 apresenta uma deterioração face ao período homólogo de 748 mil euros.

## Resultado Líquido

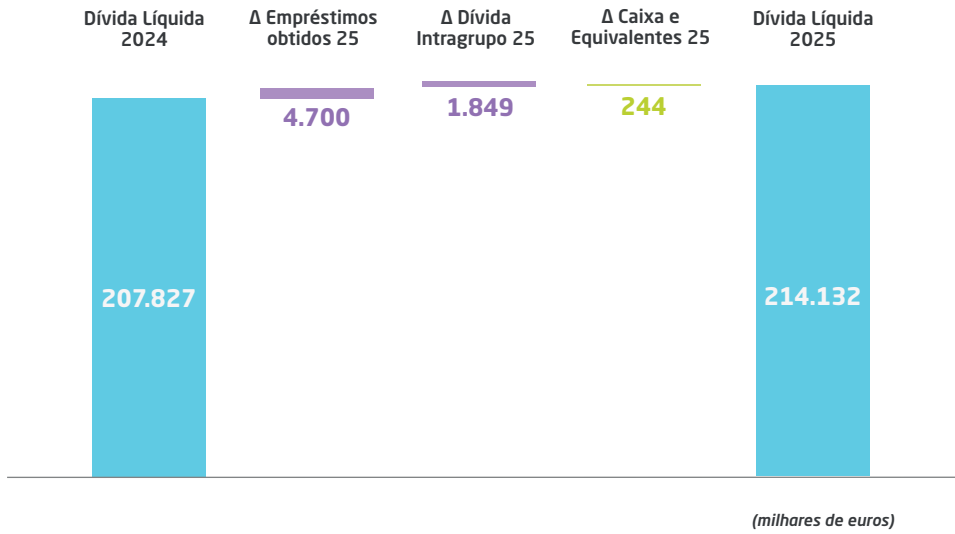
Em 2025, a SATA Holding apresenta um resultado líquido negativo de 1.682 mil euros, evidenciando uma quebra de 883 mil euros em relação aos 799 mil euros negativos registados em 2024.



Esta evolução face ao ano anterior, decorre da deterioração verificada ao nível dos Resultados Operacionais (-748 mil euros), empolada pela variação negativa registada ao nível dos resultados financeiros, que em 2025 apresentam uma deterioração de 136 mil euros comparativamente ao ano anterior.

## Dívida Líquida

Durante o exercício de 2025, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 3%, correspondente a cerca de 6.304 mil euros, fruto do impacto negativo do aumento dos financiamentos bancários e dívida intra-grupo.



## Capital Próprio

A SATA Holding encerra o exercício de 2025 com Capital Próprio de 208 milhões de euros | % YoY: -2.



## 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 Holding, 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 Holding, S.A., e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

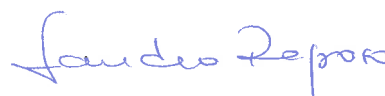
Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 1.681.705,83 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 28 de maio de 2026.

Conselho de Administração



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos  
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo  
(Administrador)



Bernardo António Oliveira  
(Administrador)

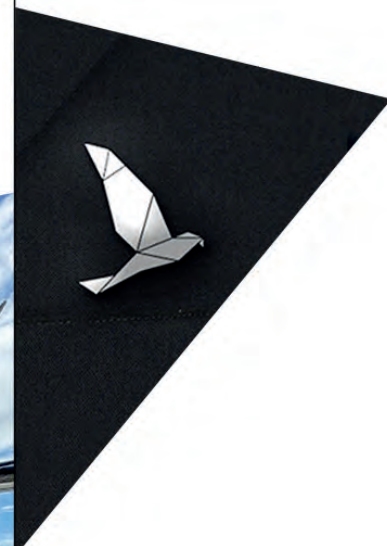


João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte  
(Administrador não executivo)



# Anexos

Metodologias  
Anexos financeiros



## 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), perfluorocarbonetos (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>

<b>Metodologia de cálculo das emissões</b>	<b>Fatores de emissão</b>	<b>Percentagem de emissões calculadas utilizando dados primários obtidos dos fornecedores</b>
<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>	<p>0%</p>
<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>	<p>0%</p>
<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>	<p>100%</p>
<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>	<p>0%</p>

<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 Holding, S.A.**

Demonstrações Financeiras separadas  
31 de dezembro de 2025

## Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração da posição financeira .....	3
Demonstração dos resultados .....	4
Demonstração do rendimento integral .....	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios .....	6
Demonstração dos fluxos de caixa.....	7
Anexo às demonstrações financeiras .....	8
<b>1. Introdução.....</b>	<b>8</b>
1.1 AUXÍLIOS DE ESTADO.....	8
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO .....	10
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	13
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES .....	19
<b>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras .....</b>	<b>20</b>
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	20
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES .....	21
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	22
<b>3. Políticas contabilísticas materiais .....</b>	<b>23</b>
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	23
3.2 PARTES DE CAPITAL EM SUBSIDIÁRIAS .....	23
3.3 ATIVOS FINANCEIROS.....	24
3.4 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS .....	26
3.5 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER .....	26
3.6 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	26
3.7 CAPITAL SOCIAL .....	27
3.8 PASSIVOS FINANCEIROS.....	27
3.9 OUTRAS CONTAS A PAGAR .....	28
3.10 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO .....	28
3.11 PROVISÕES .....	28
3.12 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS .....	29
3.13 RÉDITO .....	29
3.14 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA E PASSIVOS ASSOCIADOS A ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA .....	30
3.15 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA .....	30
<b>4. Políticas de gestão do risco financeiro .....</b>	<b>31</b>
I. RISCO DE CRÉDITO.....	31
II. RISCO DE LIQUIDEZ .....	32
III. RISCO DE TAXA DE JURO .....	33
IV. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL .....	34
<b>5. Principais estimativas e julgamentos apresentados .....</b>	<b>34</b>

<b>6. Ativos fixos tangíveis.....</b>	<b>35</b>
<b>7. Investimentos financeiros .....</b>	<b>36</b>
<b>8. Outras contas a receber .....</b>	<b>37</b>
<b>9. Outros ativos correntes .....</b>	<b>38</b>
<b>10. Caixa e equivalentes de caixa .....</b>	<b>38</b>
<b>11. Capital e Reservas.....</b>	<b>38</b>
<b>12. Empréstimos obtidos.....</b>	<b>39</b>
<b>13. Fornecedores.....</b>	<b>41</b>
<b>14. Outras contas a pagar.....</b>	<b>41</b>
<b>15. Imposto sobre o rendimento a pagar .....</b>	<b>42</b>
<b>16. Outros passivos correntes .....</b>	<b>43</b>
<b>17. Ativos e passivos financeiros por categoria .....</b>	<b>43</b>
<b>18. Serviços prestados .....</b>	<b>44</b>
<b>19. Fornecimentos e serviços externos.....</b>	<b>44</b>
<b>20. Gastos com o pessoal .....</b>	<b>44</b>
<b>21. Outros gastos e perdas.....</b>	<b>45</b>
<b>22. Resultados Financeiros .....</b>	<b>45</b>
<b>23. Imposto do exercício.....</b>	<b>46</b>
<b>24. Ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.....</b>	<b>47</b>
<b>25. Contingências.....</b>	<b>48</b>
<b>26. Partes relacionadas.....</b>	<b>48</b>
<b>27. Eventos subsequentes.....</b>	<b>50</b>
<b>28. Matérias ambientais .....</b>	<b>53</b>

## Demonstração da posição financeira

	<b>Nota</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Ativo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	2 658	3 934
Investimentos financeiros	7	48 691 022	12 245 391
Outras contas a receber	8	182 015 450	182 015 450
		<b>230 709 130</b>	<b>194 264 775</b>
<b>Corrente</b>			
Outras contas a receber	8	169 674 839	201 372 790
Outros ativos correntes	9	103 268	12 640
Caixa e equivalentes de caixa	10	271 081	26 775
Ativos detidos para venda	24	26 000 001	26 000 001
		<b>196 049 190</b>	<b>227 412 207</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>426 758 320</b>	<b>421 676 982</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	11	215 497 101	215 497 101
Outras reservas	14	(693 346)	(1 476 277)
Outras variações no capital próprio	11	(3 000 000)	-
Resultados acumulados		(2 487 162)	(1 688 347)
Resultado líquido do exercício		(1 681 706)	(798 815)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>207 634 887</b>	<b>211 533 662</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Empréstimos obtidos	12	194 330 971	190 071 170
		<b>194 330 971</b>	<b>190 071 170</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	12	6 449 731	6 009 587
Fornecedores	13	557 744	364 097
Outras contas a pagar	14	17 721 323	13 636 093
Imposto sobre o rendimento a pagar	15	31 761	859
Outros passivos correntes	16	31 904	61 514
		<b>24 792 462</b>	<b>20 072 150</b>
<b>Total Passivo</b>		<b>219 123 433</b>	<b>210 143 320</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>426 758 320</b>	<b>421 676 982</b>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante da demonstração financeira supra existente.

## Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Serviços prestados	18	1 093 566	1 472 985
Fornecimentos e serviços externos	19	(1 139 275)	(786 949)
Gastos com o pessoal	20	(901 253)	(829 416)
Outros gastos e perdas	21	<u>(126 821)</u>	<u>(163 751)</u>
Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		(1 073 783)	(307 131)
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6	<u>(1 276)</u>	<u>(19 691)</u>
<b>Resultado operacional</b>		<b>(1 075 059)</b>	<b>(326 822)</b>
Gastos financeiros	22	(8 538 191)	(8 895 754)
Rendimentos financeiros	22	7 931 541	8 424 687
Diferenças de câmbio líquidas	22	<u>143</u>	<u>(2)</u>
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b><u>(1 681 566)</u></b>	<b><u>(797 891)</u></b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	23	<u>(140)</u>	<u>(923)</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(1 681 706)</u></b>	<b><u>(798 815)</u></b>

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

## Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(1 681 706)</u></b>	<b><u>(798 815)</u></b>
<b>Itens que podem reclassificar por resultados</b>			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura	14	<u>782 931</u>	<u>(1 476 277)</u>
		<b><u>782 931</u></b>	<b><u>(1 476 277)</u></b>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>		<b><u>(898 775)</u></b>	<b><u>(2 275 092)</u></b>

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

## Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Outras reservas	Outras variações no capital próprio	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
<b>A 1 de janeiro de 2024</b>		<b>215 497 101</b>	-	-	-	<b>(1 688 347)</b>	<b>213 808 754</b>
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	14	-	(1 476 277)	-	-	-	(1 476 277)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	-	(798 815)	(798 815)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(1 688 347)	1 688 347	-
<b>A 31 de dezembro de 2024</b>		<b>215 497 101</b>	<b>(1 476 277)</b>	-	<b>(1 688 347)</b>	<b>(798 815)</b>	<b>211 533 662</b>
Redução de capital social não realizado	11	-	-	(3 000 000)	-	-	(3 000 000)
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	14	-	782 931	-	-	-	782 931
Resultado líquido do exercício		-	-	-	-	(1 681 706)	(1 681 706)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(798 815)	798 815	-
<b>A 31 de dezembro de 2025</b>		<b>215 497 101</b>	<b>(693 346)</b>	<b>(3 000 000)</b>	<b>(2 487 162)</b>	<b>(1 681 706)</b>	<b>207 634 887</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa

	<u>Nota</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		-	-
Pagamentos a fornecedores		(812 089)	(627 494)
Pagamentos ao pessoal		(900 153)	(634 486)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>(1 712 242)</b>	<b>(1 261 980)</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(287)	(140)
Outros recebimentos/ pagamentos		283 672	140 166
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>(1 428 857)</b>	<b>(1 121 954)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	-	(5 751)
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	7	(9 143 570)	-
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	26	12 804 833	7 879 062
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>		<b>3 661 263</b>	<b>7 873 311</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	12	10 000 000	-
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	26	1 361 065	2 699 062
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	12	(6 000 000)	(1 500 000)
Passivos com obrigações contratuais		-	(9 810)
Juros e gastos similares		(7 349 165)	(7 937 521)
Juros de passivos com obrigações contratuais		-	-
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>		<b>(1 988 100)</b>	<b>(6 748 269)</b>
<b>Varição de caixa e seus equivalentes</b>			
Efeitos das diferenças de câmbio		-	-
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	10	26 775	23 687
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	10	<b>271 081</b>	<b>26 775</b>

## Anexo às demonstrações financeiras

### 1. Introdução

A SATA Holding, S.A. (“Empresa”, “SATA” ou “SATA Holding”) é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, tendo sido constituída a 13 de janeiro de 2023. Tem como 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, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização.

A SATA Holding é detida a 100% pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”). A 31 de dezembro de 2025 e 31 de dezembro de 2024, a Empresa detém 100% da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A (“Azores Airlines”), 100% da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e 100% da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos”), formando o Grupo SATA (“Grupo”).

Tendo em consideração as alterações estatutárias ocorridas no âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (“Plano de Reestruturação Aprovado”) foi aprovada a constituição de uma nova entidade como detentora das prestações sociais do Grupo, a SATA Holding, constituída a 13 janeiro de 2023 (ver Nota 1.2 e 1.3).

O anterior Grupo SATA, igualmente detido a 100% pela RAA, era constituído pela SATA Air Açores e suas subsidiárias, Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos, Azores Airlines Vacations Canada (entretanto extinta) e a Azores Airlines Vacations América localizada nos Estados Unidos, detidas a 100%.

### 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 Air Açores<sup>1</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 Air Açores 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>2</sup>;

---

<sup>1</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

<sup>2</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.

- A 30 de abril de 2021, aprovou 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários<sup>3</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>4</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 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>5</sup>.

A SATA Air Açores 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”), tal como referido acima, 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 Air Açores 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 Air Açores, 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

---

<sup>3</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

<sup>4</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

<sup>5</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

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.

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 (ver Nota 11), 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 em 2026, 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>6</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**

---

<sup>6</sup> Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

- 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.
- **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, o Grupo 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 janeiro de 2026, 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 Holding, dos quais, 85 milhões de euros, com aval do acionista único do Grupo. Destes, 10 milhões de euros foram contratados na SATA Holding (ver Nota 12).

### 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, 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, 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 35.º 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 SATA Air Açores.

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 seqüência 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.

Adicionalmente, no dia 22 de maio de 2026, o GRA, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 60/2026, determinou que a SATA Holding, dê início ao procedimento de alienação da totalidade do capital social da SATA Handling, dando continuidade ao processo de reestruturação do Grupo SATA e ao cumprimento das obrigações assumidas no âmbito do Plano Aprovado pela Comissão Europeia.

### **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, 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 seqüência 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 dia 22 de maio de 2026, o GRA, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 59/2026, aprovou o caderno de encargos que estabelece os termos e condições do processo de alienação de uma participação não inferior a 75% do capital social da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., definindo o modelo de negociação particular a adotar e enquadrando o procedimento no cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia.

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 intra-grupo, 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 28 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 da SATA Air Açores 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 27), (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 27), 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 e conseqüente rentabilidade futura das operações do Grupo SATA, (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.

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 eletrônico. 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 contabilísticas 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.

### 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 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 rúbricas de diferenças de câmbio líquidas

##### i) 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

#### 3.2 Partes de capital em subsidiárias

Os investimentos representativos de partes de capital em subsidiárias encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das perdas de imparidade, quando estas se verificarem. Depois de o interesse da investidora ser reduzido a zero, a Empresa reconhece um passivo para fazer face às responsabilidades adicionais resultantes de i) obrigações legais ou construtivas incorridas ou pagamentos efetuados a favor das subsidiárias e associadas, ii) expectativa de geração de caixa da subsidiária ou associada insuficiente para fazer face às obrigações legais ou construtivas incorridas e iii) impossibilidade de apurar o justo valor dos referidos investimentos com fiabilidade.

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

### 3.3 Ativos financeiros

#### Classificação

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

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

Todas as aquisições e alienações destes investimentos são reconhecidas 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 dos resultados. Quando o ativo financeiro é desreconhecido, o ganho ou perda acumulado em outro rendimento integral é reclassificado para resultado do período.

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

#### Instrumentos 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 na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados no momento em que ocorre.

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

### **3.4 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 derivativos 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.

### **3.5 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.

### **3.6 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.

### 3.7 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.

### 3.8 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 dos 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.

### **3.9 Outras contas a pagar**

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

### **3.10 Imposto sobre o rendimento**

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

O valor de imposto corrente a pagar, é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com as regras fiscais em vigor. De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte da administração fiscal durante um período de 4 anos, exceto quando 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.

### **3.11 Provisões**

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

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

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

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

### **Processos judiciais**

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

### **3.12 Especialização dos exercícios**

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

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

### **3.13 Rédito**

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

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

### **Management Fees**

A SATA Holding dispõe de uma estrutura de recursos humanos responsável pela prestação de serviços de gestão estratégica por parte da Empresa às suas subsidiárias. Os referidos serviços são cruciais para a operacionalização da atividade das entidades beneficiárias, as quais não dispõem de capacidade interna para os desenvolver nem subcontratam os mesmos a terceiros.

Face ao exposto, o rédito da Empresa consiste na faturação de um *management fee* às suas subsidiárias, mediante o seu volume de negócios de cada entidade.

### 3.14 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 em vez do uso continuado e existe uma decisão do Conselho de Administração com a consequente definição do preço e procura de comprador, que permite classificar a transação da venda, como de realização altamente provável, no período até 12 meses.

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

### 3.15 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, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos tangíveis e os empréstimos concedidos a empresas do Grupo SATA.

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.

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

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

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

##### i. 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. Esta abordagem 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, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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%, sendo a imparidade 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 SATA aplica a abordagem geral do modelo de imparidade.

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>204</u>	<u>Fonte</u>
A	203 512	1 151	<i>Fitch Ratings</i>
A	59 549	-	<i>S&amp;P</i>
A-	6 762	25 444	<i>Fitch Ratings</i>
BBB+	1 258	-	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	-	180	<i>Fitch Ratings</i>
	<u>271 081</u>	<u>26 775</u>	

## ii. 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, e por empréstimos de empresas do Grupo, nomeadamente, da 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:

	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 2 a 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>
<b>31 de dezembro de 2025</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	13 218 633	199 127 531	10 666 022
Fornecedores	557 744	-	-
Outras contas a pagar	17 633 740	-	-
	<b><u>31 410 117</u></b>	<b><u>199 127 531</u></b>	<b><u>10 666 022</u></b>

	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 2 a 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>
<b>31 de dezembro de 2024</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	13 555 791	212 293 365	-
Fornecedores	364 097	-	-
Outras contas a pagar	13 549 611	-	-
	<b><u>27 469 499</u></b>	<b><u>212 293 365</u></b>	<b><u>-</u></b>

### iii. 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. Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2025 a Empresa tem ativas duas posições de derivados de cobertura de taxa de juro associadas a empréstimos bancários contratualizados (ver Nota 14).

Tendo em consideração os empréstimos contratualizados, a 31 de dezembro de 2025, a data referência para atualização dos respetivos indexantes é conforme segue:

<b>Capital em dívida</b>	<b>Spread</b>	<b>Indexante</b>	<b>Data de repricing</b>
65 000 000	2,71%	-	-
65 000 000	4,13%	-	-
32 500 000	1,15%	Euribor 6M	29/02/2026
30 000 000	1,15%	Euribor 3M	16/02/2026
10 000 000	1,00%	Euribor 6M	26/05/2026
<b>202 500 000</b>			

Considera-se que o justo valor destes empréstimos está alinhado com o seu valor contabilístico uma vez que as taxas de juro estão dentro dos valores percentuais obtidos pela Empresa.

Adicionalmente, os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam uma taxa de juro fixa, que no caso dos empréstimos obtidos de empresas do Grupo é de 4%.

#### **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 12.

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 gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 725 milhares de euros (2024: 685 milhares de euros).

#### **iv. Gestão do risco de capital**

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

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

### **5. Principais estimativas e julgamentos apresentados**

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor 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.

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 Imparidade de contas a receber (Nota 8)**

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 contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de devedor e na situação financeira dos mesmos.

A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o GRA, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do saldo a receber SATA Air Açores e da Azores Airlines, nos montantes de 2.041.465 euros e 349.159.488 euros, respetivamente. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem qualquer eventual perda por imparidade destas contas a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

## 5.2 Imparidade das participações financeiras (Nota 7)

A 31 de dezembro de 2025 a quantia escriturada das participações financeiras da Empresa nas suas subsidiárias ascende a 48.691.022 euros. A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o GRA, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do valor escriturado das suas participações financeiras. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem qualquer eventual perda por imparidade destas participações, que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

## 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>Equipamento administrativo</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2025</b>		
Custo de aquisição	5 751	5 751
Depreciações acumuladas	<u>(1 817)</u>	<u>(1 817)</u>
	<b><u>3 934</u></b>	<b><u>3 934</u></b>
<b>Movimento de 2025</b>		
Depreciação - exercício	(1 276)	(1 276)
	<u>(1 276)</u>	<u>(1 276)</u>
<b>31 de dezembro de 2025</b>		
Custo de aquisição	5 751	5 751
Depreciações acumuladas	<u>(3 093)</u>	<u>(3 093)</u>
	<b><u>2 658</u></b>	<b><u>2 658</u></b>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<b>Edifícios e outras construções</b>	<b>Equipamento administrativo</b>	<b>Total</b>
<b>1 de janeiro de 2024</b>			
Custo de aquisição	69 521	-	69 521
Depreciações acumuladas	(1 986)	-	(1 986)
	<b>67 535</b>	<b>-</b>	<b>67 535</b>
<b>Movimento de 2024</b>			
Adições	-	5 751	5 751
Transferências e abates	(69 521)	-	(69 521)
Depreciação - exercício	(17 874)	(1 817)	(19 691)
Depreciação- transf. e abates	19 860	-	19 860
	(67 535)	3 934	(63 601)
<b>31 de dezembro de 2024</b>			
Custo de aquisição	-	5 751	5 751
Depreciações acumuladas	-	(1 817)	(1 817)
	<b>-</b>	<b>3 934</b>	<b>3 934</b>

Devido à rescisão de um contrato de locação, em 2024 procedeu-se ao seu abate, registado na rubrica de edifícios e outras construções.

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

## 7. Investimentos financeiros

### Investimentos em subsidiárias

A 31 de dezembro de 2025 e 2024 os investimentos em subsidiárias referem-se às seguintes entidades:

Designação	Domicílio e principal localização de negócio	%detida	2025			2024		
			Custo aquisição	Perda imparidade	Total	Custo aquisição	Perda imparidade	Total
SATA Air Açores	Ponta Delgada	100%	48 441 022	-	48 441 022	11 995 391	-	11 995 391
SATA Gestão Aeródromos	Ponta Delgada	100%	250 000	-	250 000	250 000	-	250 000
			<b>48 691 022</b>	<b>-</b>	<b>48 691 022</b>	<b>12 245 391</b>	<b>-</b>	<b>12 245 391</b>

O custo de aquisição da SATA Air Açores inclui um aumento de capital no montante de 11.995.391 euros, realizado em 2023 no âmbito da Reestruturação Societária do Grupo SATA. Adicionalmente, em 2025 verificou-se um reforço da participação no montante total de 36.445.631 euros, realizado mediante (i) conversão de suprimentos no valor de 27.302.061 euros (Nota 8) e (ii) entrada em numerário no valor de 9.143.570 euros. Ver Nota 1.3

Em 2024 a participação sobre a Azores Airlines foi reclassificada para ativos não correntes detidos para venda, em conformidade com o processo de privatização em curso, à data.

Em 2025, a participação financeira na Azores Airlines mantém a sua classificação como ativo não corrente detido para venda, ao abrigo da IFRS 5, não obstante o processo de alienação não se ter concretizado no prazo de 12 meses. O atraso decorre de fatores externos à esfera de controlo da Empresa, mantendo-se inalterado o compromisso do Conselho de Administração com o plano de alienação, tal como definido no Plano de Reestruturação Aprovado. Em dezembro de 2025, a Comissão Europeia aprovou a prorrogação do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, prazo até ao qual a Empresa mantém a expectativa de concluir o processo de privatização da Azores Airlines, conforme detalhado na Nota 1.3 e Nota 24.

A 31 de dezembro de 2025, os principais indicadores das empresas subsidiárias detalham-se como se segue:

Designação	Ativo não corrente	Ativo corrente	Passivo não corrente	Passivo corrente	Capitais Próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
SATA Internacional - Azores Airlines	204 400 863	56 164 719	294 592 620	456 183 568	(490 210 606)	306 900 934	(53 873 388)	(41 853 352)
SATA Air Açores	62 447 522	231 249 037	133 185 295	150 965 787	4 577 653	68 093 193	(6 390 104)	(6 868 368)
SATA Gestão Aeródromos	1 190 036	26 190 950	877 146	23 396 842	3 106 999	4 270 676	1 936 982	1 936 982
	<b>268 038 422</b>	<b>313 604 706</b>	<b>428 655 061</b>	<b>630 546 197</b>	<b>(482 525 954)</b>	<b>379 264 803</b>	<b>(58 326 510)</b>	<b>(46 784 738)</b>

A 31 de dezembro de 2024, os principais indicadores das empresas subsidiárias detalham-se como se segue:

Designação	Ativo não corrente	Ativo corrente	Passivo não corrente	Passivo corrente	Capitais Próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
SATA Internacional - Azores Airlines	183 783 288	69 851 341	303 692 069	398 299 814	(448 357 254)	331 096 802	(71 198 190)	(78 666 362)
SATA Air Açores	55 198 093	127 570 658	58 834 430	149 890 461	(25 956 140)	60 555 110	(11 579 562)	(21 392 052)
SATA Gestão Aeródromos	279 307	17 229 201	965 653	15 372 838	1 170 016	4 102 322	(244 078)	(244 078)
	<b>239 260 688</b>	<b>214 651 200</b>	<b>363 492 152</b>	<b>563 563 113</b>	<b>(473 143 378)</b>	<b>395 754 234</b>	<b>(83 021 829)</b>	<b>(100 302 492)</b>

## 8. 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
Outros devedores						
Pessoal	2 556	-	2 556	4 376	-	4 376
Outros	46 705	-	46 705	6 078	-	6 078
Empresas do Grupo (Nota 26)	169 185 503	182 015 450	351 200 953	201 362 336	182 015 450	383 377 787
Empresas do Grupo - Imposto RETGS (Nota 26)	31 048	-	31 048	-	-	-
Acréscimo de proveitos	409 028	-	409 028	-	-	-
<b>Outras contas a receber</b>	<b>169 674 839</b>	<b>182 015 450</b>	<b>351 690 290</b>	<b>201 372 790</b>	<b>182 015 450</b>	<b>383 388 241</b>

Os montantes a receber de empresas do Grupo, a 31 de dezembro de 2025 e 2024, resultam de movimentações de saldos efetuadas no âmbito da reorganização societária prevista no Plano de

Reestruturação Aprovado (ver Nota 1). Adicionalmente, encontra-se ainda reconhecido um valor de 31.048 euros decorrente do apuramento do imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas, ao abrigo do RETGS (ver Nota 15).

O valor correspondente ao acréscimo de proveitos no valor de 409 milhares de euros decorre da estimativa de emissão de uma nota de crédito relativa a honorários faturados em excesso por um consultor externo, refletindo o ajustamento do valor desses serviços, de acordo com as condições entretanto acordadas.

## 9. 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:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Gastos diferidos	95 693	614
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	<u>7 576</u>	<u>12 026</u>
<b>Outros ativos correntes</b>	<b><u>103 268</u></b>	<b><u>12 640</u></b>

## 10. 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>
Depósitos à ordem	271 081	26 775
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>271 081</u></b>	<b><u>26 775</u></b>

## 11. Capital e Reservas

### Capital Social

Em 31 de dezembro de 2025, o capital social da Empresa é representado por 21.549.710.100 ações com o valor nominal de 0,01 euros cada, totalmente detidas pela Região Autónoma dos Açores. Ver Nota 1.

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no dia 13 de janeiro de 2023 deu-se a constituição da Empresa, com uma entrada de capital de 50.000 euros, representada por 5.000.000 ações com o valor nominal de 0,01 euros.

No dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se um aumento de capital no valor de 215.497.101 euros, através de uma entrada em espécie, mediante a emissão de 21.549.710.100 novas ações com um valor nominal de 0,01 euros, cada uma.

Ainda nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em 26 de maio de 2023, foi deliberada uma redução de capital no valor de 50.000 euros e da extinção das 5.000.000 ações respetivas, com o valor nominal de 0,01 euros. O valor do capital social após redução passou a ser de 215.497.101 euros.

### Reservas legais

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

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

Tendo em conta a constituição da Empresa em 13 de janeiro de 2023, a 31 de dezembro de 2025 e 31 de dezembro de 2024 a reserva legal ainda não se encontrava constituída.

### Outras variações no capital próprio

Em dezembro de 2025, a Comissão Europeia aprovou o pedido apresentado pela República Portuguesa para prolongar o prazo para conclusão das medidas constantes do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, inicialmente previsto para 31 de dezembro de 2025.

No âmbito desta aprovação, a SATA ficou obrigada a devolver 3 milhões de euros ao Governo Regional dos Açores do auxílio de estado recebido pelo Grupo SATA, até 31 de dezembro de 2026. Em 31 de dezembro de 2025 esta obrigação encontra-se reconhecida na rubrica de outras contas a pagar (Nota 14) por contrapartida de uma redução do capital próprio através da rubrica de outras variações no capital próprio.

É intenção do Conselho de Administração propor ao acionista uma redução do capital social da SATA Holding com vista a assegurar o cumprimento da obrigação decorrente da referida decisão da Comissão Europeia.

## 12. 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
(a) Empréstimo Obrigacionista	-	65 000 000	65 000 000	-	65 000 000	65 000 000
(b) Empréstimo Obrigacionista	-	65 000 000	65 000 000	-	65 000 000	65 000 000
(c) Mútuo	6 500 000	26 000 000	32 500 000	6 000 000	32 500 000	38 500 000
(d) Mútuo	-	30 000 000	30 000 000	-	30 000 000	30 000 000
(e) Mútuo	-	10 000 000	10 000 000	-	-	-
	<b>6 500 000</b>	<b>196 000 000</b>	<b>202 500 000</b>	<b>6 000 000</b>	<b>192 500 000</b>	<b>198 500 000</b>
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(868 272)	(1 669 029)	(2 537 301)	(875 880)	(2 428 830)	(3 304 709)
Acréscimo de juros	818 002	-	818 002	885 466	-	885 466
	<b>6 449 731</b>	<b>194 330 971</b>	<b>200 780 701</b>	<b>6 009 587</b>	<b>190 071 170</b>	<b>196 080 757</b>

De acordo com a 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, na qual foi considerada a transferência da dívida bancária com aval do Governo Regional dos Açores (GRA) para a esfera da nova sociedade, SATA Holding. O processo de transferência de dívida foi concluído no dia 20 de dezembro de 2023 (ver Nota 1).

Para além da assunção da dívida bancária, a SATA Holding passou igualmente a suportar os respetivos encargos financeiros desde a sua constituição.

Em 31 de dezembro de 2025, os financiamentos registados dizem respeito a:

(a) 65 milhões de euros de um empréstimo obrigacionista junto do Deutsche Bank, contraído em 2018, por um prazo de 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,711%.

(b) 65 milhões de euros de um empréstimo obrigacionista junto do Deutsche Bank, contraído em 2022, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 4,128%.

(c) 40 milhões de euros de um empréstimo contraído junto do BPI, contraído em 2022, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa de juro variável indexada à Euribor a 6 meses + *spread* de 1,15%, tendo sido efetuadas amortizações de capital nos exercícios de 2024 e 2025 no montante total de 7,5 milhões de euros.

(d) 30 milhões de euros de um empréstimo contraído junto do Abanca, contraído em 2022, igualmente por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa de juro variável indexada à Euribor a 3 meses + *spread* de 1,15%.

Adicionalmente, em 2025 foi contraído um novo financiamento decorrente das interações havidas com a Comissão Europeia (ver Nota 1.2).

(e) 10 milhões de euros de um empréstimo contraído, em 2025, junto da Caixa Geral de Depósitos, por um prazo de 7 anos, com reembolso *bullet* na maturidade, sujeito a uma taxa de juro variável indexada à Euribor a 6 meses + *spread* de 1%.

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Até 1 anos	6 500 000	6 000 000
Entre 2 e 5 anos	186 000 000	192 500 000
Superior a 5 anos	10 000 000	-
	<u><b>202 500 000</b></u>	<u><b>198 500 000</b></u>

Uma vez que a maioria dos empréstimos são negociados a condições de mercado, o justo valor dos empréstimos é semelhante ao valor contabilístico dos mesmos. Apesar das taxas fixas aplicadas aos empréstimos obrigacionistas, a taxa média de financiamento da Empresa está em linha com as condições de mercado.

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
Empréstimos Obrigacionistas	130 000 000	-	130 000 000	130 000 000	-	130 000 000
Mútuos	-	72 500 000	72 500 000	-	68 500 000	68 500 000
	<b>130 000 000</b>	<b>72 500 000</b>	<b>202 500 000</b>	<b>130 000 000</b>	<b>68 500 000</b>	<b>198 500 000</b>

A 31 de dezembro de 2025, todos os empréstimos obtidos têm o aval do Governo Regional dos Açores.

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

	2025	2024
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>196 080 757</b>	<b>196 719 839</b>
Contratação novos empréstimos bancários	10 000 000	-
Pagamentos de empréstimos bancários	(13 349 165)	(9 437 521)
Custos com juros (Nota 22)	7 040 120	7 594 608
Especialização de juros e comissões	1 008 989	1 203 831
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>200 780 701</b>	<b>196 080 757</b>

### 13. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

	2025	2024
Fornecedores c/c	557 744	364 097
	<b>557 744</b>	<b>364 097</b>

### 14. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2025	2024
Empresas do Grupo (Nota 26)	13 621 920	11 773 254
Governo Regional dos Açores (Nota 26)	3 000 000	-
Derivados de juros	693 346	1 476 277
Depósitos de caução	250 000	250 000
Remunerações a liquidar	87 583	86 482
Acréscimos de gastos	47 903	25 410
Outros	20 571	24 670
<b>Total outras contas a pagar</b>	<b>17 721 323</b>	<b>13 636 093</b>

Os saldos a liquidar para com Empresas do Grupo respeitam à dívida assumida por parte da Empresa para com a SATA Gestão de Aeródromos, no âmbito da reorganização societária do Grupo SATA (ver Nota 1).

Em 31 de dezembro de 2025, o saldo com o Governo Regional dos Açores no valor de 3 milhões de euros respeita ao montante cuja restituição foi determinada pela Comissão Europeia, no âmbito da decisão de dezembro de 2025, que prorrogou o prazo para a conclusão das medidas contantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA até 31 de dezembro de 2026 (Nota 11).

A 31 de dezembro de 2025 a Empresa detém dois instrumentos financeiros derivados do tipo *interest rate collar*, contratados com o objetivo de mitigar o risco de variação da taxa de juro associada a dois financiamentos com aval do GRA, o de 30 milhões de euros do Abanca e o de 40 milhões de euros do BPI (ver Nota 12). Este produto estabelece um limite mínimo (*floor*) e um limite máximo (*cap*) para a taxa de juro aplicável, garantindo assim previsibilidade nos encargos financeiros. À data de relato, a valorização de mercado dos instrumentos mencionados é de 693 milhares de euros (2024: 1.476 milhares de euros), refletindo as condições atuais do mercado de taxas de juro.

A rubrica de depósitos de caução respeita aos montantes entregues pelo Consórcio Atlantic Connect Group, que apresentou propostas no âmbito do anterior processo de privatização da subsidiária Azores Airlines (processo agora extinto). Ver Nota 1.3. Já em 2026 a SATA Holding procedeu à devolução do referido montante.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2026.

## 15. 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, são como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Estimativa de IRC (Nota 23)	31 761	859
<b>Total</b>	<b><u>31 761</u></b>	<b><u>859</u></b>

No exercício de 2025, a SATA Gestão de Aeródromos e a SATA Holding encontram-se enquadradas no Regime Especial de Tributação dos Grupos de Sociedades (RETGS), nos termos do Código do IRC. Em conformidade com este regime, o apuramento do imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas (IRC) é efetuado de forma consolidada, competindo à entidade dominante do grupo, a SATA Holding, a determinação e o pagamento do imposto global devido. O valor de IRC apurado a pagar pela SATA Gestão de Aeródromos não é diretamente liquidado pela subsidiária, encontrando-se refletido como uma conta a receber na SATA Holding (Nota 8).

Assim, a 31 de dezembro de 2025 o valor de imposto sobre o rendimento a pagar ao Estado contempla 31.048 euros de IRC apurado no âmbito do resultado da SATA Gestão de Aeródromos.

## 16. 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	18 422	46 618
Imposto sobre o rendimento singular	13 482	14 896
<b>Total outros passivos correntes</b>	<b><u>31 904</u></b>	<b><u>61 514</u></b>

## 17. 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:

	<u>2025</u>			
	<u>Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado</u>	<u>Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral</u>	<u>Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9</u>	<u>Total</u>
<b>Ativos</b>				
Outras contas a receber não corrente	182 015 450	-	-	182 015 450
Caixa e seus equivalentes	271 081	-	-	271 081
Outras contas a receber	169 674 839	-	-	169 674 839
<b>Total ativos financeiros</b>	<b><u>351 961 371</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>351 961 371</u></b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	194 330 971	-	-	194 330 971
Empréstimos obtidos corrente	6 449 731	-	-	6 449 731
Fornecedores e outras contas a pagar	17 498 138	693 346	87 583	18 279 067
<b>Total passivos financeiros</b>	<b><u>218 278 839</u></b>	<b><u>693 346</u></b>	<b><u>87 583</u></b>	<b><u>219 059 768</u></b>
	<u>2024</u>			
	<u>Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado</u>	<u>Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral</u>	<u>Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9</u>	<u>Total</u>
<b>Ativos</b>				
Outras contas a receber não corrente	182 015 450	-	-	182 015 450
Caixa e seus equivalentes	26 775	-	-	26 775
Outras contas a receber	201 372 790	-	-	201 372 790
<b>Total ativos financeiros</b>	<b><u>383 415 016</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>383 415 016</u></b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	190 071 170	-	-	190 071 170
Empréstimos obtidos corrente	6 009 587	-	-	6 009 587
Fornecedores e outras contas a pagar	12 437 431	1 476 277	86 482	14 000 190
<b>Total passivos financeiros</b>	<b><u>208 518 187</u></b>	<b><u>1 476 277</u></b>	<b><u>86 482</u></b>	<b><u>210 080 947</u></b>

## 18. Serviços prestados

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Prestação de serviços</b>		
<i>Management Fee</i> (Nota 26)	1 093 566	1 472 985
<b>Total prestação de serviços</b>	<b><u>1 093 566</u></b>	<b><u>1 472 985</u></b>

Os valores de *management fees* cobrados correspondem à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detém participações.

## 19. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2025 e 2024 é como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Honorários e serviços especializados	997 265	679 396
Cedência de pessoal	111 045	62 773
Deslocações e estadas	17 472	36 721
Seguros	1 812	-
Contencios e notariado	577	2 289
Limpeza, higiene e conforto	-	1 010
Comunicações	-	651
Combustíveis	-	3
Outros	11 105	4 107
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b><u>1 139 275</u></b>	<b><u>786 949</u></b>

O aumento registado em 2025 face a 2024 na rubrica de honorários e serviços especializados resulta, essencialmente, do acréscimo de custos com serviços de consultoria (financeira, fiscal, jurídica, entre outras), associados, por um lado, à suspensão em 2025 do primeiro processo de privatização da subsidiária Azores Airlines e, por outro, à retoma desse processo. Adicionalmente, contribuíram para esta variação os encargos incorridos com serviços especializados no âmbito do *carve-out* e do processo de privatização da unidade de negócio de *handling* da SATA Air Açores. Ver Nota 1.3.

## 20. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2025 e 2024, foram como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Remunerações		
Orgãos sociais	627 991	534 536
Pessoal	<u>95 155</u>	<u>75 919</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>723 146</u></b>	<b><u>610 455</u></b>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	160 991	155 767
Outros	<u>17 116</u>	<u>63 194</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>178 107</u></b>	<b><u>218 961</u></b>
<b>Gastos com o pessoal</b>	<b><u>901 253</u></b>	<b><u>829 416</u></b>

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

## 21. Outros gastos e perdas

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

<b>Outros gastos e perdas</b>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Imposto de selo	102 455	141 572
Outros	<u>24 367</u>	<u>22 180</u>
<b>Total outros gastos e perdas</b>	<b><u>126 821</u></b>	<b><u>163 751</u></b>

## 22. 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	(7 040 120)	(7 594 608)
Juros suportados (Nota 26)	(489 082)	(364 515)
Comissões, taxas e outros	<u>(1 008 989)</u>	<u>(936 631)</u>
	<b><u>(8 538 191)</u></b>	<b><u>(8 895 754)</u></b>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos de empréstimos concedidos (Nota 26)	7 931 541	8 424 687
	<b><u>7 931 541</u></b>	<b><u>8 424 687</u></b>
<b>Diferenças de câmbio líquidas</b>		
Diferenças de câmbio líquidas	143	(2)
	<b><u>143</u></b>	<b><u>(2)</u></b>

No seguimento do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022 e, de acordo com as obrigações por este definidas, a SATA Holding assumiu dívida bancária que se encontrava na esfera da SATA Air Açores, no montante total de 200 milhões de euros, suportando os respetivos encargos financeiros a partir da sua constituição. Ver Nota 12.

Os juros suportados com empresas do Grupo respeitam aos juros pagos à SATA Gestão de Aeródromos, tendo em conta a dívida para com esta entidade, de acordo com a reorganização societária encetada no decorrer de 2023 (Nota 1).

Os juros obtidos de empréstimos concedidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo (SATA Air Açores e Azores Airlines) por conta de empréstimos concedidos, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado.

Atendendo ao previsto no âmbito do Processo de Reestruturação Aprovado, desde a data da sua aprovação em 7 de junho de 2022, para a base de cálculo de juros obtidos não foi incluído o montante de 160 milhões de euros da dívida da Azores Airlines, a converter em Prestações Acessórias (Nota 26).

### 23. 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 s/ rendimento corrente (Nota 15)	713	859
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	<u>(573)</u>	<u>64</u>
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<b><u>140</u></b>	<b><u>923</u></b>

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Resultado antes de Imposto	(1 681 566)	(797 891)
Taxa de Imposto	<u>14,0%</u>	<u>14,7%</u>
	<b><u>(235 419)</u></b>	<b><u>(117 290)</u></b>
Tributação autónoma	713	859
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	(573)	64
Diferenças permanentes	1 634	951
Prejuízo do exercício sem imposto diferido	229 745	
Diferenças temporárias sem imposto diferido	<u>4 040</u>	<u>116 339</u>
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b><u>140</u></b>	<b><u>923</u></b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>0,0%</b>	<b>-0,1%</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%
	<b><u>14,00%</u></b>	<b><u>14,70%</u></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.

Face à inexistência de histórico de lucros fiscais, a Empresa não constituiu impostos diferidos ativos sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2023 a 2025.

O detalhe dos prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2025 é detalhado como segue:

<u>Exercicio do Prejuízo Fiscal</u>	<u>Prejuizos fiscais a 31 de dezembro de 2025</u>
2023	1 626 277
2024	706 680
2025 (Estimativa)	1 641 034
	<b><u>3 973 991</u></b>

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2026, continua a não existirem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

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

Conforme referido na Nota 1, na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, uma das medidas a cumprir é a privatização da maioria do capital da Azores Airlines. O processo iniciou-se em 2023 e, havendo, à data de relato, perspetivas claras de venda da referida subsidiária, estavam reunidas, em 2024, as condições para a aplicação da IFRS 5 - Ativos Não Correntes Detidos para Venda e Unidades Operacionais Descontinuadas, tendo o investimento financeiro sobre a Azores Airlines sido classificado como ativos não correntes detidos para venda.

Em 2025, a participação financeira na Azores Airlines mantém a sua classificação como ativo não corrente devido para venda, não obstante o processo de alienação não se ter concretizado no prazo de 12 meses. O atraso decorre de fatores externos à esfera de controlo da Empresa, mantendo-se inalterado o compromisso do Conselho de Administração para a sua alienação. Em dezembro de 2025, a Comissão Europeia aprovou a prorrogação do prazo do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, prazo até ao qual a Empresa mantém a expectativa de concluir o processo de privatização, conforme detalhado na Nota 1.3 e Nota 24.

## 25. Contingências

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2025, a Empresa não apresenta ativos ou passivos contingentes passíveis de divulgação.

## 26. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2025, a Empresa é controlada pela Região Autónoma dos Açores que detém 100% do capital da Empresa.

### Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, as remunerações auferidas efetivamente pagas ao Conselho de Administração da Empresa ascenderam a 529.004 euros (2024: 447.983 euros).

### Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2025 e 2024 cifrou-se em 16.800 euros.

### Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas referente aos serviços de revisão legal das demonstrações financeiras separadas e consolidadas da Empresa no exercício de 2025 ascendeu a 10.600 euros.

## Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2025, são como segue:

	2025		2024	
	Corrente	Não Corrente	Corrente	Não Corrente
<b>Outras contas a receber (Nota 8)</b>				
SATA Air Açores	2 041 465	-	30 239 791	-
Azores Airlines	167 144 038	182 015 450	171 122 546	182 015 450
SATA Gestão de Aeródromos- Imposto RETGS	31 048	-	-	-
	<b>169 216 551</b>	<b>182 015 450</b>	<b>201 362 336</b>	<b>182 015 450</b>

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
	<u>Corrente</u>	<u>Corrente</u>
<b>Outras contas a pagar (Nota 14)</b>		
SATA Gestão de Aeródromos	13 621 920	11 773 254
Governo Regional dos Açores	3 000 000	-
	<b><u>16 621 920</u></b>	<b><u>11 773 254</u></b>

Em 31 de dezembro de 2025, os saldos a receber e a pagar a entidades do Grupo resultam maioritariamente dos movimentos ocorridos entre a SATA Air Açores e a SATA Holding no âmbito do processo de Reestruturação Societária (ver Nota 1), tendo a SATA Holding passado a deter os créditos e débitos sobre a SATA Gestão de Aeródromos e a Azores Airlines, respetivamente.

O saldo a receber da SATA Air Açores resulta do CCVA – GRA, conforme descrito na Nota 1.

Às referidas transações acrescem montantes de dívida corrente entre as empresas do Grupo, no decurso de necessidades de tesouraria.

Em 31 de dezembro de 2025, o saldo com o Governo Regional dos Açores no valor de 3 milhões de euros respeita ao montante cuja restituição foi determinada pela Comissão Europeia no âmbito da decisão de dezembro de 2025 que prorrogou o prazo para a conclusão das medidas contantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA até 31 de dezembro de 2026 (Nota 11 e 14).

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Serviços prestados (Nota 18)</b>		
SATA Air Açores	167 329	245 253
Azores Airlines	914 902	1 211 095
SATA Gestão de Aeródromos	11 336	16 636
	<b><u>1 093 566</u></b>	<b><u>1 472 985</u></b>
<b>Compras de serviços</b>		
SATA Air Açores	4 475	22 413
Azores Airlines	106 570	40 359
	<b><u>111 045</u></b>	<b><u>62 773</u></b>
<b>Rendimentos financeiros (Nota 22)</b>		
SATA Air Açores	783 906	1 206 477
Azores Airlines	7 146 155	7 216 671
SATA Gestão de Aeródromos	1 481	1 539
	<b><u>7 931 541</u></b>	<b><u>8 424 687</u></b>
<b>Gastos financeiros (Nota 22)</b>		
SATA Gestão de Aeródromos	489 082	364 515
	<b><u>489 082</u></b>	<b><u>364 515</u></b>

A rubrica prestações de serviços correspondem à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às suas subsidiárias.

As transações efetuadas com as empresas do Grupo SATA foram realizadas em condições normais de mercado, sendo os empréstimos obtidos e concedidos remunerados a uma taxa de 4%.

## 27. Eventos subsequentes

Os eventos subsequentes a seguir descritos reportam-se, maioritariamente, a factos ocorridos ao nível das participadas do Grupo, tendo impacto indireto nas demonstrações financeiras separadas da SATA Holding. Assim, pela sua natureza e pela relação de controlo ou influência exercida, tais eventos poderão ter efeitos indiretos na posição financeira e desempenho futuro da Empresa, pelo que se considerou apropriado proceder à sua divulgação.

### 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, e considerando a exposição indireta da Empresa através da suas participadas, Azores Airlines e SATA Air Açores, no setor do transporte aéreo, identificam-se riscos associados: i) à continuidade das operações, decorrente de eventuais perturbações nas cadeias de abastecimento de combustível, e ii) ao incremento dos custos operacionais, com potencial impacto na rentabilidade dessa atividade e, conseqüentemente, nos resultados individuais da Empresa e consolidados do Grupo SATA.

Para as referidas empresas tem sido assegurada uma articulação contínua com *stakeholders* relevantes, nomeadamente fornecedores de *jet fuel*, entidades reguladoras e entidades públicas, com vista à monitorização da robustez da cadeia de abastecimento. Adicionalmente, é mantido um acompanhamento permanente da evolução logística, especialmente relevante atendendo à localização ultraperiférica da operação das empresas.

Relativamente aos custos operacionais, e na ausência de instrumentos de cobertura, as participadas encontram-se expostas à evolução do preço do *jet fuel*, tendo implementado medidas de mitigação, designadamente a revisão da sobretaxa de combustível e o reforço da monitorização da rentabilidade das rotas, com os ajustamentos considerados necessários. Essas medidas têm contribuído para atenuar o impacto da subida dos preços dos combustíveis, não se tendo verificado, até à data, efeitos relevantes ao nível da procura.

Paralelamente, quer a Azores Airlines quer a SATA Air Açores encontram-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 para o Grupo SATA nos próximos meses.

### **Concurso de Obrigações de Serviço Público Territorial**

No decurso de 2025, o Estado Português procedeu ao lançamento de um novo concurso público internacional para a concessão das obrigações de serviço público relativas às ligações aéreas entre a Região Autónoma dos Açores, o território continental e a Região Autónoma da Madeira. Este novo concurso, publicitado em 28 de maio de 2025 em Jornal Oficial da União Europeia, contempla um montante global de compensações públicas até aproximadamente 62,5 milhões de euros para o período contratual de 5 anos.

No âmbito do referido concurso, foi apresentada uma única proposta, submetida por um consórcio constituído pela participada SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. e pela TAP Air Portugal, S.A., dentro do prazo estabelecido no procedimento.

Subsequentemente, em 12 de fevereiro de 2026, o Conselho de Ministros aprovou a reprogramação dos encargos plurianuais associados à concessão para o período 2026–2031, criando as condições necessárias à adjudicação do contrato.

Na sequência desta decisão, e conforme comunicação oficial do Governo Regional dos Açores datada de 26 de fevereiro de 2026, o contrato foi adjudicado ao referido consórcio assegurando a exploração das ligações não liberalizadas abrangidas pelo regime de OSP, nomeadamente entre Lisboa e as ilhas do Faial, Pico e Santa Maria, bem como determinadas ligações entre os Açores e a Madeira.

Atento o enquadramento legal aplicável, o contrato ficou sujeito a fiscalização prévia do Tribunal de Contas (TdC), sendo a respetiva produção de efeitos dependente da emissão de visto, nos termos da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas.

Durante o processo de fiscalização prévia, que decorreu no primeiro trimestre de 2026, o TdC solicitou elementos adicionais e esclarecimentos à entidade concedente, tendo o processo sido devolvido para complemento de instrução, designadamente para suprimento de insuficiências documentais e clarificação de aspetos contratuais. Este procedimento determinou o adiamento do início de algumas ligações inicialmente previstas.

Posteriormente, em 13 de maio de 2026, foi confirmado que o Tribunal de Contas havia concedido o visto ao contrato, permitindo a entrada em operação das ligações abrangidas no âmbito da concessão.

### **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 participada 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. Adicionalmente, em 22 de maio de

2026, foi aprovado, por parte do GRA, o caderno de encargos que estabelece os termos e condições do processo de alienação de uma participação não inferior a 75% do capital social da Azores Airlines. O processo mantém-se em curso à data de aprovação das presentes demonstrações financeiras, com conclusão prevista até ao final de 2026.

### ***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 da SATA Air Açores, 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. Já em 22 de maio de 2026, o GRA deu instruções formais para que se dê início ao procedimento de alienação da totalidade do capital social da SATA Handling.

### **Liquidez do Grupo**

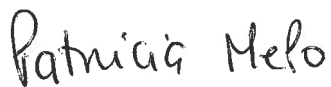
O Grupo SATA contratou dois novos financiamentos, através da SATA Air Açores. O primeiro foi contratado em janeiro no montante de 25 milhões de euros, com o aval do Governo Regional, para *revolving* de um financiamento contraído em dezembro de 2025 com maturidade a 15 de janeiro de 2026. Em março foi firmado novo financiamento, no valor de 22 milhões de euros, 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 possam ter impacto significativo nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

## 28. 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)



João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte  
(Administrador não executivo)



## **RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL**

### **Contas Individuais do exercício de 2025**

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5.º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Holding, S.A. (adiante designada por Sociedade), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2025 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

## **1. RELATÓRIO**

### **I. Introdução**

A SATA Holding, S.A. adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 413.º do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi eleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 27 de janeiro de 2023, para o mandato de 2023-2025, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

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

Em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho Fiscal propôs à Assembleia Geral realizada em 14 de novembro de 2023 a nomeação de PricewaterhouseCoopers & Associados, SROC, Lda., inscrita na OROC com o n.º 183 e na CMVM com o n.º 20161485, representada por Hugo Miguel Patrício Dias (ROC n.º 1432), para Revisor Oficial de Contas da sociedade para o mandato de 2023-2025.

### **II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal**

Relativamente ao exercício de 2025, o Conselho Fiscal realizou sete reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2025, nos termos de documento anexo à ata n.º 4 de 30 de outubro de 2025.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2025, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Holding, S.A., durante o ano de 2025, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações das atas do Conselho de Administração, da participação nas Assembleias Gerais realizadas e da análise das contas intercalares e do Relatório Anual Integrado de 2025.
2. Reunimos com o Conselho de Administração, o Revisor Oficial de Contas, o Auditor Externo, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade, o Diretor de Planeamento e Controlo, o Coordenador do Gabinete de Auditoria Interna e a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade.
3. Fiscalizámos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira através de indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo, bem como da posterior análise das conclusões constantes da Certificação Legal das Contas, do Relatório de Auditoria e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2025.

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

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2025 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e da apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2025, particularmente na nota 4 do anexo às demonstrações financeiras.
5. Compete ao Conselho Fiscal, enquanto órgão social responsável pela fiscalização da Sociedade, receber as comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores da Sociedade ou outras entidades, assim como registar, por escrito, as denúncias recebidas, bem como todas as verificações, fiscalizações e diligências feitas e os procedimentos definidos com vista à regularização das irregularidades detetadas.

Durante o exercício de 2025 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização, bem como da reunião com a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade, não obteve evidência de quaisquer irregularidades.

6. No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou que, no que respeita à prestação de serviços não relacionados com a revisão legal das contas, apenas foram prestados serviços de formação à Sociedade.
7. O Conselho Fiscal tomou conhecimento da Certificação Legal das Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, que expressa uma opinião com reservas sobre as demonstrações financeiras da Entidade. Neste âmbito, o Conselho Fiscal regista a seguinte matéria objeto de reserva:

A Entidade detém uma participação financeira na subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), apresentada na rubrica de ativos não correntes detidos para venda, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2025, um valor de 26.000 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 26.000 milhares de euros apresentados na rubrica de investimentos financeiros), à qual acrescem contas a receber no montante total de 349.159 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 353.138 milhares de euros).

A Entidade detém igualmente uma participação financeira na subsidiária SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2025, um valor de 48.441 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 11.995 milhares de euros), à qual acrescem contas a receber no montante de 2.041 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 30.240 milhares de euros).

No âmbito do processo de privatização da SATA Internacional, do processo de cisão da SATA Air Açores e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala, bem como da reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, encontra-se em curso uma análise de recuperabilidade sobre os referidos saldos respeitantes à SATA Internacional e à SATA Air Açores pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, não refletindo as demonstrações financeiras os impactos decorrentes da referida análise, não tendo sido possível ao Revisor Oficial de Contas quantificar, com razoável grau de segurança e nas atuais circunstâncias, o montante pelo qual as rubricas de ativos não correntes detidos para venda, investimentos financeiros e outras contas a receber, correntes e não correntes, se encontram sobreavaliadas nas demonstrações financeiras dos exercícios de 2025 e 2024.

O Conselho Fiscal analisou igualmente a matéria relativa à incerteza material relacionada com a continuidade das operações da Entidade, salientada na Certificação Legal das Contas.

Em 31 de dezembro de 2025, as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio no montante de 207.635 milhares de euros e ativo corrente superior ao passivo corrente em 171.257 milhares de euros, não considerando os efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”.



As demonstrações financeiras foram preparadas com base no pressuposto da continuidade das operações, a qual se encontra dependente da verificação de fatores significativos e incertos, nomeadamente: (i) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e formalização do contrato de obrigações de serviço público territorial; (ii) da capacidade de obtenção de financiamento dos valores futuros associados às obrigações de serviço público da SATA Internacional, da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A.; (iii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia 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 SATA Air Açores 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 do Grupo SATA e consequente rentabilidade futura das operações do Grupo.

Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, o Conselho Fiscal reconhece a existência de uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

O Conselho Fiscal regista ainda as restantes matérias relevantes identificadas pelo Revisor Oficial de Contas relativamente ao contexto operacional e financeiro futuro da Entidade, designadamente as associadas à monitorização do cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia e aos potenciais impactos da atual instabilidade geopolítica internacional, nomeadamente do conflito no Médio Oriente, atendendo aos seus possíveis efeitos nos mercados globais, nos custos operacionais, no setor do transporte aéreo e, consequentemente, na atividade operacional e situação económico-financeira da Entidade.

## **2. PARECER**

Exmo. Senhor Acionista da  
SATA Holding, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Holding, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2025, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.



Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração e da Certificação Legal das Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas.

Tendo em consideração as informações e esclarecimentos recebidos do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal das Contas, com as quais concordamos, o Conselho Fiscal é de parecer que:

- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Holding, S.A., respeitantes ao exercício de 2025;
- Seja aprovada a proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

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

Ponta Delgada, 28 de maio de 2026

#### **O Conselho Fiscal**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "R. Mota Cordeiro", written in a cursive style.

Rúben Mota Cordeiro - Presidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Catarina I. F. Pacheco", written in a cursive style.

Catarina Isabel Furtado Pacheco - Vogal efetivo

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Vera Silva Amaro", written in a cursive style.

Vera Silva Amaro - Vogal efetivo

## Certificação Legal das Contas

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da Sata Holding, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 432.849.443 euros e um total de capital próprio negativo de 307.789.162 euros, incluindo um resultado líquido do exercício negativo de 18.057.215 euros), a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras consolidadas, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos e possíveis efeitos das matérias referidas **na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada**, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da Sata Holding, S.A. em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) 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 da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), originados essencialmente por prejuízos fiscais da referida subsidiária, bem como um valor de 12.678 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 14.749 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), classificados a 31 de dezembro de 2025 e 2024 como ativos não correntes detidos para venda, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da SATA Internacional e da SATA Air Açores, o modelo de negócio da SATA Air Açores e os desvios negativos significativos entre os resultados reais dos exercícios de 2024 e 2025 e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo (Plano de Reestruturação Aprovado), consideramos que as rubricas de ativos não correntes detidos para venda e de ativos por impostos diferidos encontram-se sobreavaliadas em 12.678 milhares de euros e 6.721 milhares de euros, respetivamente, os resultados acumulados negativos encontram-se subavaliados em 22.585 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício sobreavaliado em 3.186 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 quanto à sobreavaliação dos ativos não correntes detidos para venda e dos ativos por impostos diferidos nos montantes de 14.749 milhares de euros e 7.836 milhares de euros, não sendo possível quantificar, a essa data, a alocação desse ajustamento entre o resultado líquido do exercício de 2024 e exercícios anteriores.

b) Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Internacional, classificados como ativos não correntes detidos para venda, no valor de 182.078 milhares de euros, cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da SATA Internacional.

---

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: Njg1YZZINGYwMTE3NThjYTU1ZGQ3NTc1fDU3NTc1MzAwODc5NTUwOTU3NTh8Q0x0

Conforme divulgado na nota 5.8 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os desvios negativos significativos entre os resultados reais do exercício de 2024 e de 2025 e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o período temporal das projeções do referido Plano de Reestruturação findar em 2025, bem como a incerteza referente à evolução futura da SATA Internacional, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, iniciado em março de 2026, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, pelo que não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos ativos não correntes, associados ao transporte aéreo, classificados como ativos não correntes detidos para venda à data de 31 de dezembro de 2025. A Certificação Legal das Contas relativa ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 incluía uma reserva sobre a mesma matéria.

Adicionalmente, em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Air Açores, 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 negativos subavaliados 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 consolidadas" abaixo. Somos independentes das entidades que compõem o Grupo nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

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

#### Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 307.789 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 80.727 milhares de euros, não considerando os ativos e passivos associados a ativos detidos para venda divulgados na nota 35 do anexo contendo as notas explicativas.

No entanto, 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 SATA Air Açores 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 SATA Internacional, da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A., (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 SATA Air Açores 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 do Grupo e consequente rentabilidade futura das operações do Grupo.

Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura do Grupo, existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

Importa salientar que as demonstrações financeiras consolidadas não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

#### 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 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 ano de 2026, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura do Grupo.

b) Chamamos a atenção para o divulgado na nota 40 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 do Grupo.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira consolidada, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa consolidados do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- b) elaboração do relatório de gestão consolidado nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras consolidadas 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 do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

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

## Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou 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 consolidadas, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
  - b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno do Grupo;
  - c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
  - d) concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que o Grupo descontinue as suas atividades;
  - e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
  - f) planeamos e executamos a nossa auditoria para obtermos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou unidades dentro do Grupo como base para formar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e revisão do trabalho efetuado para efeitos da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria;
- e

g) comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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


## Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

### Sobre o relatório de gestão consolidado

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

28 de maio de 2026

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

Signed by:  
  
E32287B30C87408...

Hugo Miguel Patrício Dias, ROC n.º 1432  
Registado na CMVM com o n.º 20161042

## Certificado de Conclusão

Identificação de envelope: 116C65AA-19D3-8F4D-81D3-C3A13A2A59A2

Status: Concluído

Assunto: Please sign this document sent from Document Bot

Envelope fonte:

Documentar páginas: 5

Assinaturas: 1

Remetente do envelope:

Certificar páginas: 1

Rubrica: 0

Ana Rita Neto

Assinatura guiada: Ativado

Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de

Selo com Envelopeld (ID do envelope): Desativado

Melo

Fuso horário: (UTC) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres

Lisbon, PT 1050-121

ana.rita.neto@pwc.com

Endereço IP: 20.50.26.42

## Rastreamento de registros

Status: Original

Portador: Ana Rita Neto

Local: DocuSign

28/05/2026 18:57:21

ana.rita.neto@pwc.com

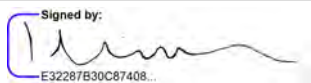
## Eventos do signatário

Hugo Miguel Patrício Dias

hugo.miguel.dias@pwc.com

Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)

## Assinatura

Signed by:  
  
 E32287B30C87408...

Adoção de assinatura: Desenhado no dispositivo

Usando endereço IP: 66.159.216.161

## Registro de hora e data

Enviado: 28/05/2026 18:57:22

Visualizado: 28/05/2026 19:54:48

Assinado: 28/05/2026 20:16:19

## Termos de Assinatura e Registro Eletrônico:

Não oferecido através da Docusign

Eventos do signatário presencial	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos de entrega do editor	Status	Registro de hora e data
Evento de entrega do agente	Status	Registro de hora e data
Eventos de entrega intermediários	Status	Registro de hora e data
Eventos de entrega certificados	Status	Registro de hora e data
Eventos de cópia	Status	Registro de hora e data
Eventos com testemunhas	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos do tabelião	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos de resumo do envelope	Status	Carimbo de data/hora
Envelope enviado	Com hash/criptografado	28/05/2026 18:57:22
Entrega certificada	Segurança verificada	28/05/2026 19:54:48
Assinatura concluída	Segurança verificada	28/05/2026 20:16:19
Concluído	Segurança verificada	28/05/2026 20:16:19
Eventos de pagamento	Status	Carimbo de data/hora