



 **sata** Gestão de Aeródromos

2025

RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO

GESTÃO DE AERÓDROMOS



Bem-vindo a bordo

A SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (SGA) é uma empresa integrada no Grupo SATA, responsável pela gestão e operação de várias infraestruturas aeroportuárias no arquipélago dos Açores. A sua principal missão é garantir a operacionalidade, segurança e eficiência dos aeródromos regionais, assegurando a conectividade entre as ilhas e com o exterior, o que é vital para a mobilidade das populações e para o desenvolvimento económico da região.

A SGA desempenha um papel estratégico na gestão dos aeródromos não concessionados dos Açores, o que inclui a manutenção das infraestruturas e a coordenação de operações aeroportuárias.

Índice

1 Grupo SATA

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

2 Modelo de Governo

- 14 COMPROMISSOS
- 20 MODELO DE GOVERNO
- 22 GESTÃO DO RISCO

3 Social

- 26 INDICADORES CHAVE
- 28 AS NOSSAS PESSOAS

4 Ambiente

- 32 INDICADORES CHAVE
- 34 DESAFIOS DA AVIAÇÃO NAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS
- 36 COMPROMISSOS
- 36 RESULTADOS
- 40 PROJETOS E INICIATIVAS

5 Desempenho

- 44 INDICADORES CHAVE
- 46 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 49 TRANSPORTE AÉREO EM 2025
- 54 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 58 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 63 REGULAMENTAÇÃO

- 64 SOBRE O RELATÓRIO
- 65 GLOSSÁRIO
- 66 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

6 Anexos

- 68 METODOLOGIAS
- 74 ANEXOS FINANCEIROS

Mensagem do Conselho de Administração



A presente nota introdutória reflete o contexto das três empresas do grupo, com especial destaque para as companhias aéreas, dada a relevância dos seus volumes de negócio. Ainda assim, o ambiente que condiciona o desempenho – positivo ou negativo – das transportadoras repercute-se igualmente nos resultados da SATA Gestão de Aeródromos. Tal impacto verifica-se não só pelo aumento da sua atividade, impulsionado pelo tráfego aéreo, mas também pelo facto de partilhar o mesmo enquadramento organizacional das empresas integradas no perímetro de gestão da SATA Holding.

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.



Servimos os Açores e acolhemos quem nos visita com base nos 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.



Rumo a um futuro mais sustentável

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

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

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



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



Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis.



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



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



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



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



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



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





Modelo de Governo

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

Alinhamento com os ODS



Modelo de Governo

Os nossos compromissos

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

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



O modelo de *Governance* assenta assim:

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

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

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

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



Profissionalismo, integridade, transparência e independência

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

Ética

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

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

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

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

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

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





Compliance Conformidade e Rigor

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

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

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

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

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

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

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

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

Código de Conduta - denúncias registadas na SGA	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 denúncia são verdadeiras. Assegura que não há atos de retaliação contra o denunciante, incluindo ameaças e tentativas de atos ou omissões, que, direta ou indiretamente, em contexto profissional e motivado pela denúncia interna, externa ou divulgação pública da infração pelo denunciante, cause ou possa causar a este último, de modo injustificado, danos patrimoniais ou morais.

Proteção dos dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

Direitos dos Titulares

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



Modelo de Governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

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

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 2 | % 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.

FISCAL ÚNICO

Catarina Isabel Furtado Pacheco
Suplente do Fiscal Único: R. Cordeiro & Associados, SROC, LDA, representada por Rúben Mota Cordeiro

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

A remuneração do Fiscal Único é de 7.730 € pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuadas.

Modelo de Governo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Rui Miguel Furtado Coutinho

Presidente do Conselho de Administração

Remuneração
13.685,00 €

Reuniões
N.º reuniões: 30 | % 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: 30 | % 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: 30 | % 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

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%.

A utilização de derivados de proteção cambial fixou-se nos 13% das necessidades de USD em 2025 com uma taxa média de 1,09 EUR/USD, ligeiramente inferior à média anual de 1,13 EUR/USD. Os montantes utilizados correspondem a 68% dos totais fixados em 2025.

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

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



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.

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.

RISCOS GOVERNANCE

Regulamentação do setor

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

Políticos

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

Riscos de conformidade

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

Capital humano

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

Ética e cultura organizacional

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

Reputação e imagem

Para garantir uma imagem positiva e sólida, as empresas do grupo SATA procuram assegurar a qualidade do atendimento ao cliente, a ética nos negócios, alicerçar o seu desenvolvimento em princípios de sustentabilidade, na responsabilidade social e na transparência das suas operações, assumindo que a comunicação objetiva com o público e o mercado é essencial

para fortalecer e manter a confiança.

Proteção de dados pessoais

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

Gestão ambiental

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

Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

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

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

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

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

RISCOS OPERACIONAIS

Segurança da informação

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

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

Prevenir, detetar e reagir às novas ameaças à Segurança da Informação no contexto presente e 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, terramotos, 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

Alinhamento com os ODS



Social

Trabalhadores

34

ano 2024: 33
ano 2023: 32

Horas de formação

1.471

ano 2024: 897
ano 2023: 2.520

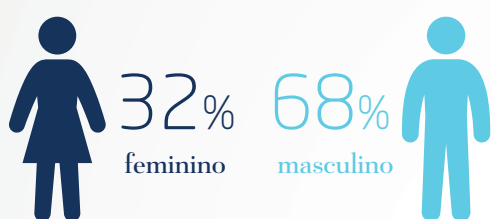
Consultas médicas realizadas

16

ano 2024: 17
ano 2023: 11

Acreditamos que o verdadeiro pilar do nosso sucesso são as pessoas. Por isso, trabalhamos continuamente para garantir um ambiente profissional positivo e motivador, que promova a segurança e o bem estar de todos. Em 2025, prosseguimos com iniciativas dedicadas à saúde e à qualidade de vida, reforçando o nosso compromisso com a valorização dos trabalhadores e incentivando-os a oferecer um serviço de excelência em todas as áreas onde atuam.

As nossas pessoas



TRABALHADORES POR GÉNERO

A análise da composição de género na SGA revela uma predominância de trabalhadores do sexo masculino. Face a esta realidade, reforçamos o nosso compromisso com a promoção da equidade e com a valorização da diversidade, reconhecendo o seu contributo para uma cultura organizacional mais dinâmica e inclusiva.



TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

A distribuição geográfica dos trabalhadores da SATA Gestão de Aeródromos manteve-se estável face ao ano anterior, permanecendo concentrada maioritariamente no arquipélago dos Açores. Esta realidade sublinha a relevância estratégica da região para a continuidade e expansão das operações da empresa.

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

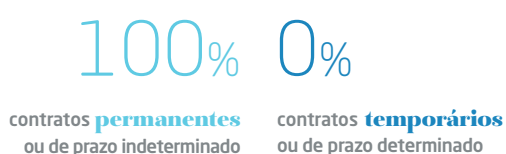
Trabalhadores por faixa etária	2025	2024	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	0	0	1
Geração X (1965-1984)	17	18	18
Geração Y (1985-1999)	17	15	13
Geração Z (a partir de 2000)	0	0	0
Geração Y em funções de liderança	0	0	0

A distribuição etária entre 2023 e 2025 mantém-se estável, com predominância das gerações X e Y e ausência de colaboradores das gerações Baby Boomers e Z em 2025. Verifica-se um crescimento gradual da Geração Y ao longo do período, aproximando-se da representatividade da Geração X.

Acreditamos que a complementaridade entre diferentes gerações constitui um fator diferenciador, contribuindo para o enriquecimento do ambiente de trabalho e para o fortalecimento da cultura organizacional.

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



Em 2025, todos os trabalhadores da SGA mantiveram contratos sem termo, um indicador relevante da política de gestão de pessoas da organização. Esta estabilidade laboral reflete o compromisso da empresa com a segurança no emprego e contribui para um ambiente de trabalho mais sólido, motivador e sustentável a longo prazo.

INDICADORES DE FORMAÇÃO



A análise dos indicadores de formação entre 2023 e 2025 revela variações, com aumentos em 2024 e reduções em 2025 no número de ações e de formandos, enquanto as horas de formação registaram uma quebra seguida de recuperação. Estas oscilações evidenciam um ajustamento da estratégia formativa, orientado para uma utilização mais eficiente dos recursos e para uma resposta mais alinhada com as necessidades organizacionais.



SATA saudável

Consultas médicas periódicas

12

ano 2024: 12
ano 2023: 11

Consultas médicas ocasionais

1

ano 2024: 1
ano 2023: 0

Consultas médicas de admissão

3

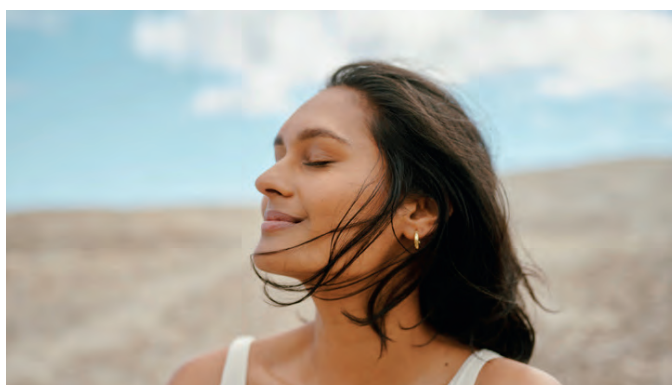
ano 2024: 4
ano 2023: 0



Programa SATA Saudável

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

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



Iniciativas de promoção da saúde e bem estar

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

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

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

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

Consultas de psicologia efetuadas¹

208

ano 2024: 310

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

Mitigação de riscos e promoção da saúde e bem estar

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

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

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

¹Valores referentes ao universo do Grupo SATA.

Ambiente

A sustentabilidade ambiental é encarada como o resultado do desempenho coletivo, que pressupõe um esforço concertado entre as companhias aéreas e os aeroportos e aeródromos onde estas operam.

Alinhamento com os ODS



Ambiente

Emissões de CO₂ Âmbito 1 e 2 (tCO₂)

577,95

ano 2024: 546

ano 2023: 543

Fuel GSE/Viaturas (l)

15.482

ano 2024: 18.428

ano 2023: 15.860

Água (m³)

10.927

ano 2024: 10.967

ano 2023: 11.434

Eletricidade (KWh)

1.178.422

ano 2024: 1.120.536

ano 2023: 1.093.856

Resíduos (t)

5,60

ano 2024: 8,89

ano 2023: 8,1

Resíduos valorizados (%)

23,5

ano 2024: 0

ano 2023: 38



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 CO₂ produzidas pela atividade humana, esta é das indústrias mais pressionadas no combate às alterações climáticas pelos *stakeholders*.

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

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

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

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

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

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



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

Resultados em 2025



Índices de Sustentabilidade

Nas Organizações, os *ratings* 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 na sua jornada 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

A SATA Gestão de Aeródromos manteve a Medalha de Prata no Ecovadis.

Em 2025, submeteu, pela segunda vez, a sua performance ao questionário Ecovadis, que 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.

Continuamos a trabalhar para que, em próximas avaliações, poderemos alcançar a medalha de Ouro.



O nosso compromisso

2030

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





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 CO₂ e comprados 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
Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	2,4	2,4
Combustíveis de fontes móveis (tCO ₂ e)	44	44,3	39,13
Frota terrestre (tCO ₂ e)	44	44,3	39,13
Frota aérea (tCO ₂ e)	0	0	0
Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO ₂ e)	-	-	-
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO ₂ e)	43,7	46,7	41,54
Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	500	499,3	536,42
Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO ₂ e)	-	499,3	536,42
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO ₂ e)	499,7	499,3	536,42
Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO ₂ e)	-	5.419,6	1.228,42
Categoria 2 - Bens de capital	-	-	2,82
Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO ₂ e)	-	72,1	74,44
Categoria 4 - Transporte e distribuição a montante	-	-	1,61
Categoria 5 - Resíduos (tCO ₂ e)	-	0,2	0,48
Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO ₂ e)	-	14,4	7,49
Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO ₂ e)	-	40,8	42,08
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO ₂ e)	-	5.547,2	1.357,34
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	543,4	6.093,2	1.935,30

Na SATA Gestão de Aérodromos, ao contrário do que se regista nas companhias aéreas, a pegada de carbono da atividade é mais influenciada pelos âmbitos 2 e 3 (emissões indiretas) do referencial GHG Protocol.

Eficiência energética

A SATA Gestão de Aeródromos continua a investir significativamente na otimização da eficiência energética das aerogares. Atualmente, a Aerogare de São Jorge e Flores são detentoras de Certificados Energéticos.

As restantes aerogares estão a ser gradualmente requalificadas com a instalação de AVAC, remodelação de coberturas, estando a aguardar a emissão deste certificado.

Resíduos

Nos aeródromos são produzidas várias tipologias de resíduos. O Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos assegura a estratégia e hierarquia de resíduos (prevenir, reutilizar, reciclar, valorizar e eliminar). Os resíduos são geridos de forma responsável e de acordo com as boas práticas e requisitos legais.

Sistema Integrado de Gestão

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

Resíduos por ilha (t)	2025	2024	2023
Graciosa	1,45	0,75	1,03
São Jorge	3,11	3,73	5,47
Pico	1,00	4,5	1,55
Flores	0	0	0
Corvo	0,05	0	0

A quantidade de resíduos produzidos nos Aeródromos, teve uma redução face ao ano anterior. A taxa de valorização aumentou em mais de 20%.

Os resíduos sólidos urbanos produzidos nas instalações são geridos pela empresa de limpeza e encaminhados para destino adequado.

Resíduos encaminhados

5,60 t

ano 2024: 8,98 t
ano 2023: 8,1 t

Valorização de resíduos

23,5%

ano 2024: 0,0%
ano 2023: 38,1%

Resíduos não perigosos

0,05 t

ano 2024: 0,00 t
ano 2023: 0,04 t

Resíduos perigosos

5,55 t

ano 2024: 8,98 t
ano 2023: 8,00 t



Projetos e iniciativas



A SATA Gestão de Aeródromos, que comunga dos princípios de governo das restantes empresas do Grupo SATA, participa em diversos projetos comuns, 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.

Associados ao GRACE

As empresas do Grupo SATA são associadas do GRACE, que é uma associação de utilidade pública que atua nas áreas de Responsabilidade Social e Sustentabilidade, na qual usufrui de uma plataforma de partilha e de apoio na implementação de boas práticas ESG.



Cluster Ação Climática

O Grupo SATA participa neste *Cluster*, promovido pelo GRACE, que tem como propósito a partilha de conhecimento, experiência e ações sobre o combate às alterações climáticas, assim como a definição de compromissos e identificação de riscos ambientais.

Membro do BCSD Portugal

O Grupo SATA é membro do Business Council for Sustainable Development (BCSD) Portugal que representa mais de 170 empresas de referência em Portugal, que se comprometem ativamente com a transição para a sustentabilidade. A missão do BCSD Portugal é ajudar as empresas associadas na sua jornada para a sustentabilidade, promovendo o impacto positivo para stakeholders, a sociedade e o ambiente.

Mitigação da ocorrência de *Bird Strike*

Nos Aeródromos geridos pela SATA é realizada uma análise semestral da presença de vida animal. Como medida de prevenção de “bird strikes” (colisão de pássaros com aeronaves) são também efetuadas verificações no perímetro da pista, com acionamento de sinais sonoros para o afastamento de aves, aquando da preparação da aterragem das aeronaves.



Sensibilização Ambiental



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

Formação e capacitação

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.).

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.

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

Movimento de passageiros nos Aeródromos

434.383

ano 2024: 412.208
ano 2023: 391.910

EBITDA¹ (€)

1.640.517

ano 2024: -243.531
ano 2023: 944

Movimento de aeronaves nos Aeródromos

8.335

ano 2024: 8.250
ano 2023: 7.494

Resultado líquido (€)

1.936.982

ano 2024: -244.078
ano 2023: 280.078

Carga e correio nos Aeródromos (ton)

1.272

ano 2024: 1.348
ano 2023: 1.270

Dívida líquida² (milhares de €)

13.727

ano 2024: 7.417
ano 2023: 3.071

¹Resultado operacional excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

²Não são incluídos os adiantamentos do SRTMI para efeitos da realização de investimentos nos diversos aeroportos.

Enquadramento Macroeconómico

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

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

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

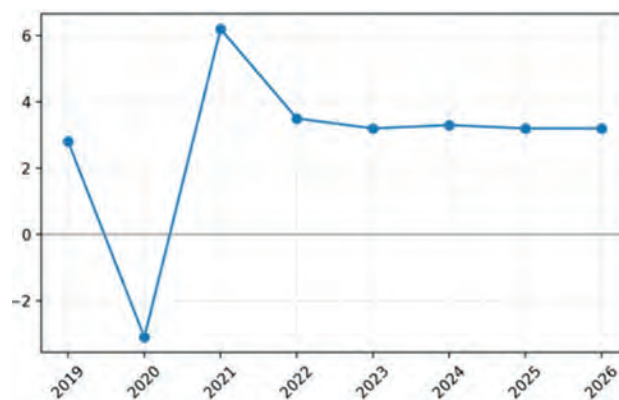
Para 2026, de acordo com o IMF e a OCDE² projetam-se taxas de crescimento entre 3,1% e 3,3%, suportadas pela estabilização da inflação e política monetária menos restritiva. No entanto, os riscos mantêm-se inclinados para o lado negativo com tensões geopolíticas, fragmentação comercial e volatilidade 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.

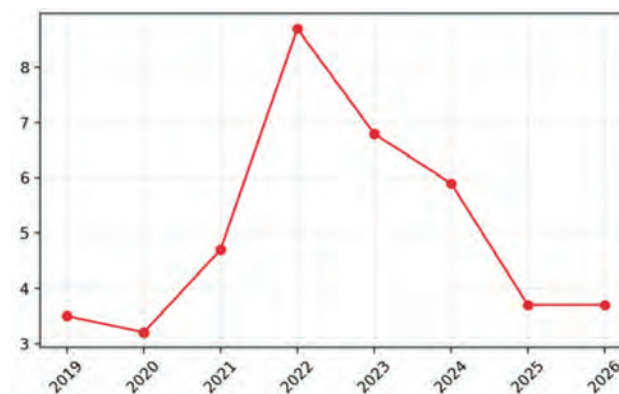
PIB Mundial (var % YoY) 2019 - 2026¹



Evolução de Taxas de Inflação²



Inflação global (média anual, %) 2019-2026¹



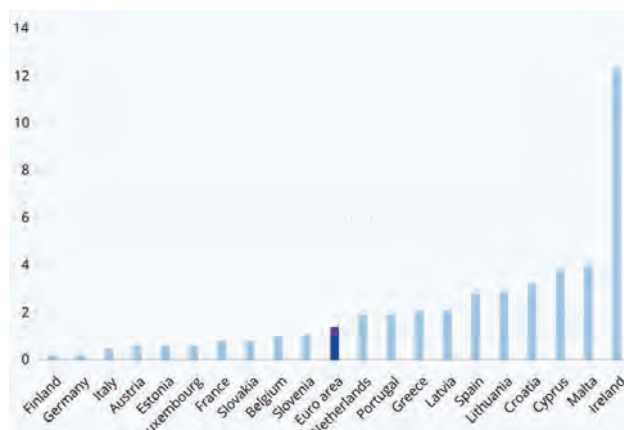
¹ Fonte: IMF World Economic Outlook

² Fonte: www.oecd.org.

A área do euro consolidou uma recuperação gradual em 2025, com crescimento do PIB próximo de 1,4%, apoiado pelo consumo privado e por melhores condições financeiras resultantes da redução das taxas do BCE (taxa de depósito em torno de 2% em meados de 2025).

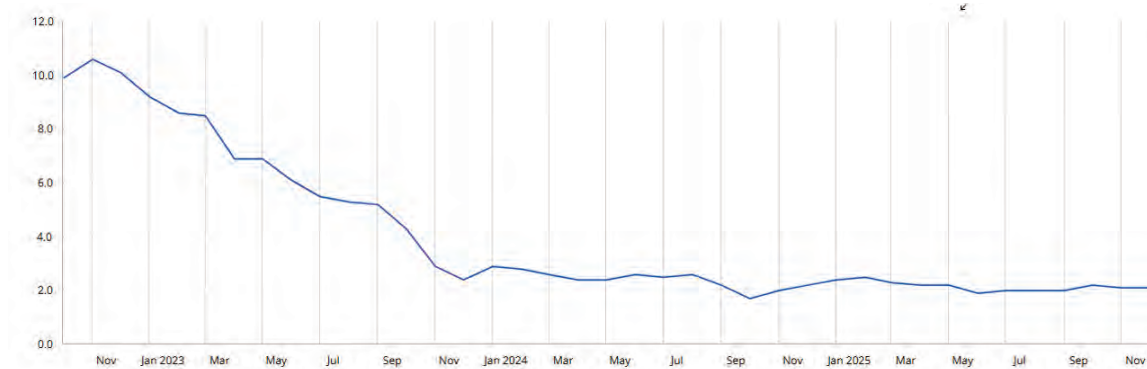
Em 2026, o PIB da zona euro deverá situar-se entre 1,0% e 1,4%, beneficiando da política monetária mais favorável, mas vulnerável a riscos externos, como recrudescimento de tensões geopolíticas, fragmentação do comércio global, volatilidade nos mercados financeiros e energéticos e pressões orçamentais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

PIB 2025 Zona EURO¹



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 EURO¹



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.

¹ Fonte: 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.

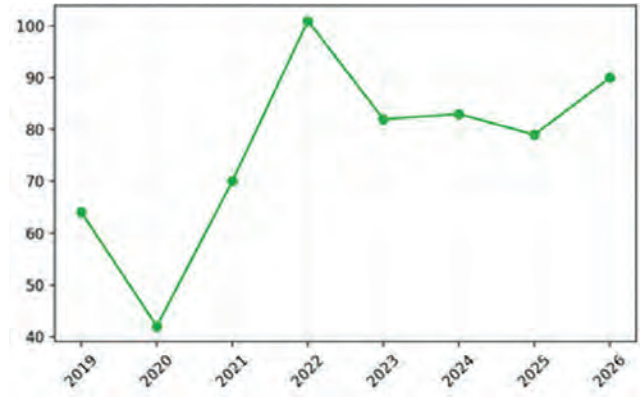
De acordo com as projeções disponíveis, 2026 poderá registar uma média anual entre 58 e 61 USD/barril, caso se consolidem os cenários de maior oferta global e menor pressão da procura.

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.

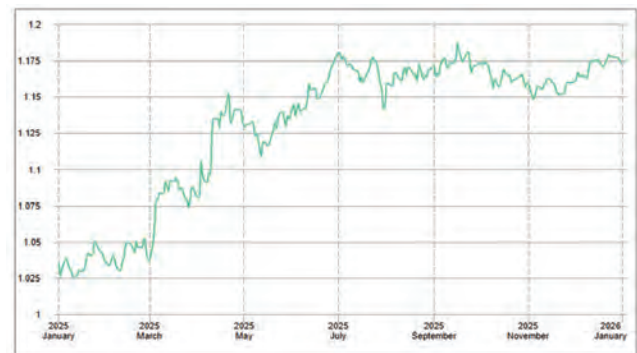
Num contexto global em que os mercados energéticos permanecem sujeitos a incerteza e fragmentação, a capacidade das transportadoras para gerir ativamente a sua exposição ao preço do petróleo, através de operações financeiras, eficiência operacional, renovação tecnológica e disciplina estratégica, será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

Preço Brent (USD/Barril) 2019-2026¹



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-USD²



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.

¹ Fonte: World Bank Commodity Markets e www.eia.gov.

² Fonte: 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.

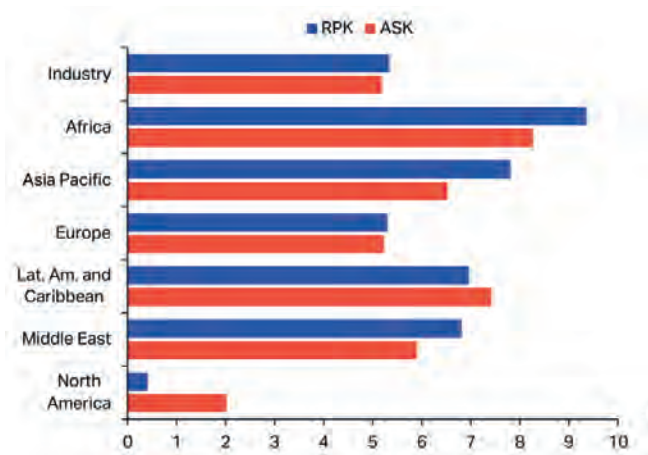
Em 2025, o transporte aéreo de passageiros consolidou a fase de normalização pós-pandemia, registando um crescimento global de 5,3% em RPK (Revenue Passenger Kilometres), em linha com a expansão da capacidade (+5,2% em ASK). Esta evolução permitiu alcançar um Passenger Load Factor médio de 83,6%, o valor 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 região¹

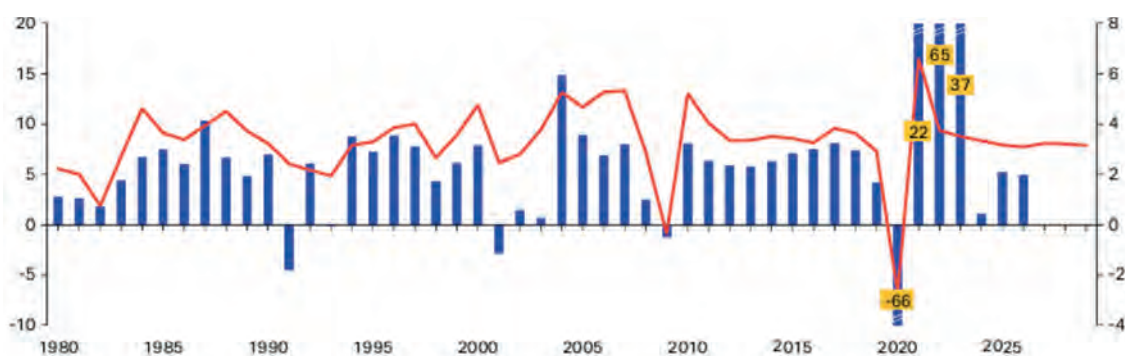


Adicionalmente, fatores como pressões salariais persistentes e escassez de mão de obra qualificada e o aumento das exigências regulatórias e dos investimentos associados à transição energética e à sustentabilidade ambiental evidenciam a elevada exposição e sensibilidade das transportadoras aéreas a choques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

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

Evolução da procura (RPK) vs. evolução PIB, % anual¹

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.

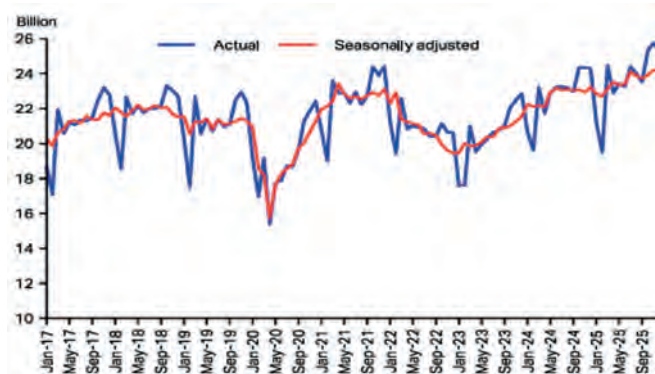
Embora estas políticas sejam essenciais para a transição energética do setor, a sua implementação representa um impacto financeiro direto e assimétrico para as transportadoras aéreas, dada a ainda reduzida disponibilidade e o elevado custo do SAF, atualmente várias vezes superior ao combustível convencional.

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.

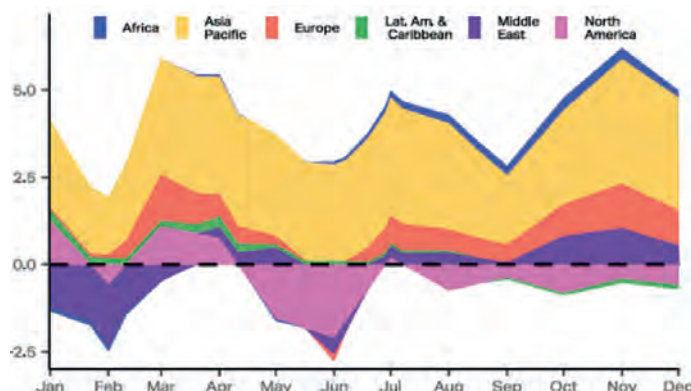
O segmento de carga aérea apresentou em 2025 um desempenho globalmente resiliente. No conjunto do ano, a procura medida em CTK cresceu cerca de 3,4%, refletindo uma trajetória de crescimento mais contida e seletiva do que no segmento de passageiros.

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)¹

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

Contribuição regional CTK para total do setor (%var. anual)¹

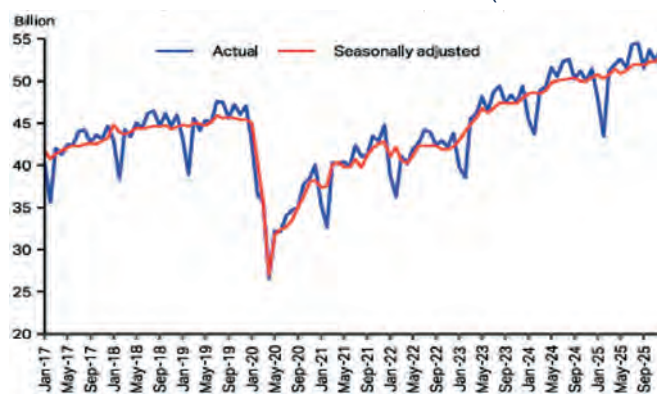


O tráfego internacional reforçou o seu peso relativo, crescendo acima do total do mercado, enquanto o segmento doméstico permaneceu mais estável. Regionalmente, a Ásia Pacífico afirmou-se como o principal motor do crescimento da carga aérea, com desempenhos robustos ao longo do ano, enquanto África manteve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

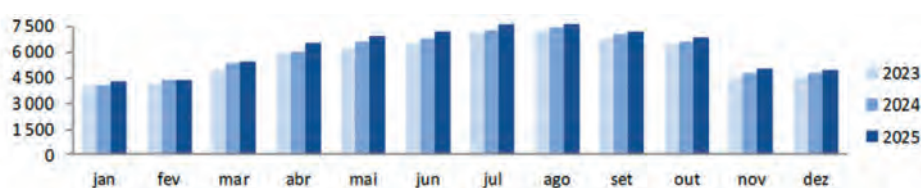
Do lado da oferta, a capacidade de carga cresceu de forma próxima da procura, permitindo uma estabilidade global dos load factors (45,7%), o que aponta para um mercado relativamente equilibrado. Observou-se ainda uma continuação da recomposição entre carga em porão (*belly cargo*) e cargueiros dedicados, 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 oferecida¹ (mil milhões ACTK)

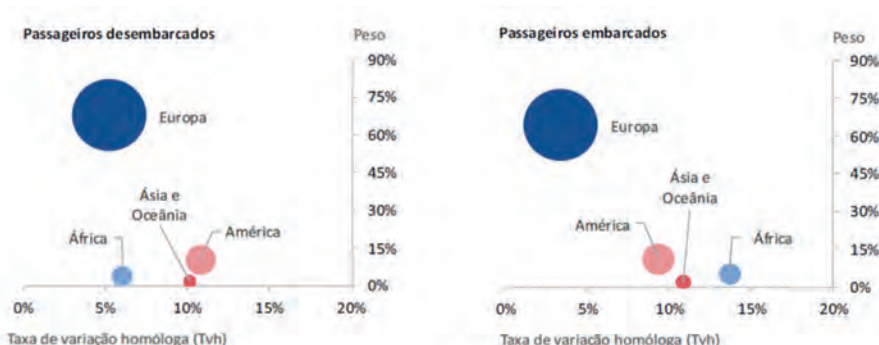


Evolução passageiros movimentados 2023-2025²



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)²



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.

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

² 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)¹



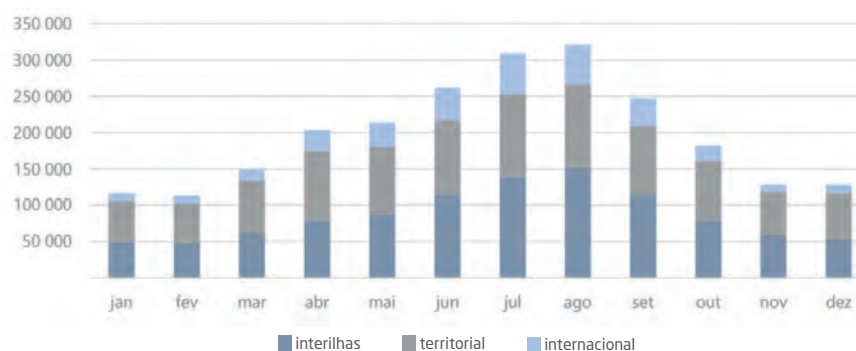
O transporte aéreo assume um carácter estrutural e insubstituível na Região Autónoma dos Açores, assegurando a mobilidade de pessoas e bens, a coesão territorial do arquipélago e a ligação da Região ao exterior.

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)¹

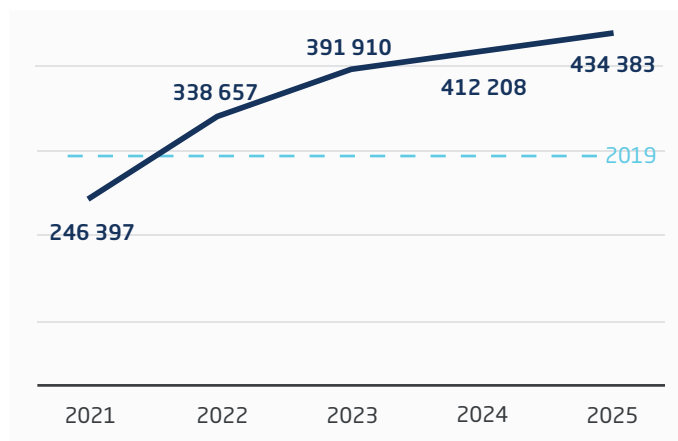


¹Fonte: srea.azores.gov.pt



Evolução do segmento de negócio

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

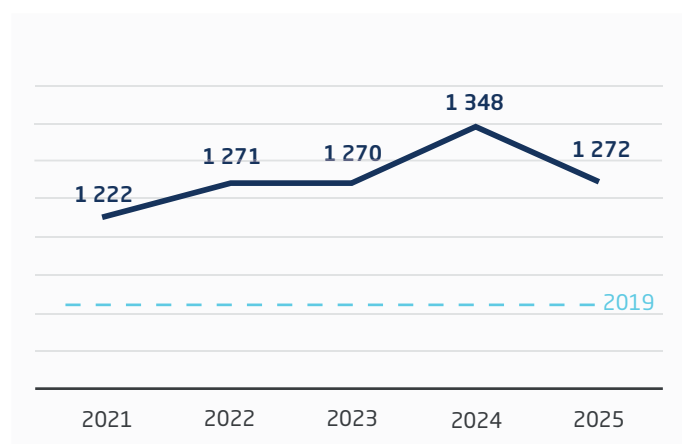
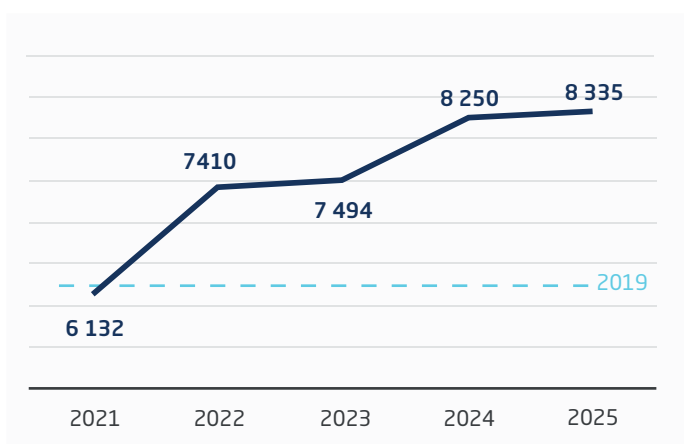


MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

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.



SATA Gestão de Aeródromos



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.

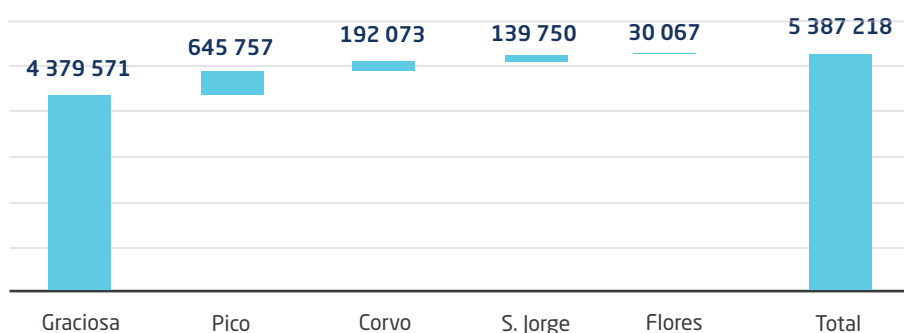
Assim, a análise de desempenho operacional de 2025 não deve ser vista apenas como um registo de resultados, mas como a confirmação de que a SGA está a cumprir uma missão central no projeto de desenvolvimento sustentável dos Açores – mantendo as ilhas ligadas ao exterior, fortalecendo a mobilidade, apoiando 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.

Investimentos

Durante o ano de 2024 foi aprovada a Resolução de Conselho de Governo nº 110/2024, de 16 de agosto, tendo sido transitados de anteriores resoluções os investimentos em curso de anos anteriores (ANEXO II da Resolução do Conselho do Governo nº 110/2024 de 16 de agosto de 2024), bem como sido aprovados novos investimentos (ANEXO I da Resolução do Conselho do Governo nº 110/2024 de 16 de agosto de 2024).

Investimento por Aeródromo em 2025



Aeródromo da Ilha do Pico

- Fornecimento e instalação de equipamentos de aquecimento, ventilação e ar condicionado (AVAC) na Aerogare do Aeródromo (em fase de conclusão);
- Remodelação da envolvente da chapa metálica da Aerogare (concluída em 2025) aguarda vistoria para efeitos de receção final;
- Projeto de execução para substituição da vedação do Aeródromo pelo Arquitecto Paulo Macedo & Associados aguarda parecer da ANAC;
- Instalação de sistema de portas anti-retorno na Sala de Desembarque da Aerogare do Aeródromo;
- Fornecimento e instalação de Sistema VRV's (Volume de Refrigerante Variável);
- Fornecimento e instalação de Sistema de Gestão Sonora para a aerogare;
- Aquisição de Spares para o Sistema ILS do Aeródromo da Ilha do Pico;
- Aquisição de spares para o Sistema Integrado de Observação, substituição de equipamentos em fim de vida (instalação de novos servidores/formação);
- Aquisição de Serviços de Limpeza de Vegetação;
- Aquisição de Serviços de Flight Checks ao ILS.
- Aquisição de Serviços de Limpeza da Aerogare.

Aeródromo da Ilha de São Jorge

- Projeto de Execução para Substituição da Vedação do Aeródromo enviado para a ANAC para efeitos de parecer;

- Aquisição de Serviços de Manutenção Preventiva e Corretiva ao Sistema VOR/DME (VAP) adjudicado em novembro de 2025 à empresa Intersoft;
- Procedimento de contratação pública para os Trabalhos de Remodelação das Instalações Sanitárias de Acesso ao Público da Aerogare;
- Contratação de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo.

Aeródromo da Ilha Graciosa

- Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica para o Aeródromo: Processo judicial está a decorrer no Tribunal de Ponta Delgada devido ao pedido de Resolução do Contrato; Processo que se mantém em contencioso;
- Continuação do desenvolvimento dos trabalhos relativos à "Empreitada de Requalificação e Ampliação da Aerogare do Aeródromo da Ilha Graciosa", tendo sido elaborado o Aditamento ao Contrato Inicial referente aos Trabalhos Complementares - ESTRUTURA COMPLEMENTAR EM PERFIS DE AÇO ESTRUTURAL PARA FIXAÇÃO DA CAIXILHARIA DE PVC em junho de 25;
- Contratação de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo;
- Contratação de Serviços de Limpeza de Vegetação;
- Aquisição de spares para o Sistema Integrado de Observação, substituição de equipamentos em fim de vida (instalação de novos servidores/formação).

Aeródromo da Ilha do Corvo

- Instalação de Sistema de Afastamento de Aves para a Viatura Elétrica;
- Adjudicação de substituição da Vedação na Cabeceira da Pista 29 a José Carlos Silva Unipessoal, Lda;
- Procedimento de contratação pública para trabalhos de Substituição da Vedação existente na zona norte e sul da Pista;
- Adjudicação de trabalhos de revestimento da Envolvente Exterior da Torre a José Carlos Silva Unipessoal, Lda.
- Procedimento de contratação da intervenção de pintura dos revestimentos interiores da envolvente exterior da Torre e substituição dos vidros agrafados;
- Contratação de serviços de limpeza do Aeródromo;
- Aquisição de spares para o Sistema Integrado de Observação e substituição de equipamentos em fim de vida (instalação de novos servidores/formação).

Aerogare da Ilha das Flores

- Adjudicada da aquisição de Serviços de Elaboração dos Projetos das Especialidades de AVAC, SCIE e Iluminação no âmbito das Obras de Conservação da Aerogare à empresa Arquitecto Paulo Macedo.
- Substituição de Caixilhos nas Salas de Embarque e Desembarque da Aerogare;
- Adjudicação de aquisição de Serviços de Elaboração do Projeto para Sistema de Videovigilância (CCTV) na Aerogare da Ilha das Flores;
- Contratação de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo.

Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e Aerogare da Ilha das Flores

- Fornecimento e Instalação de 4 Detetores de Vestígios de Explosivos (DVE's) para os Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo;
- Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo;
- Fornecimento e Instalação de duas Máquinas de Raio-X para a Zona das Cargas do Aeródromo da Ilha do Pico e para a Zona de Rastreio de Bagagem de Porão e Carga do Aeródromo da Ilha de São Jorge adjudicada à empresa VANDERLANDE;
- Aquisição de Serviços de Controlo de Pragas, Desratização e Desbaratização, nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa e na Aerogare da Ilha das Flores;
- Contratação de Serviços de Segurança da Aviação Civil nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo;
- Contratação de Serviços de Assistência Técnica e Manutenção Preventiva e Corretiva das Viaturas de Combate a Incêndios nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo;

- Contratação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica a Portas Automáticas, Persianas Motorizadas e Portões Seccionados dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Aerogare das Flores;
- Contratação de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica aos Sistemas de Segurança dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e da Aerogare das Flores;
- Contratação de Serviços de Manutenção Preventiva aos Equipamentos Eletromecânicos dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa, Corvo e da Aerogare da Ilha das Flores;
- Contratação de Serviços de Fornecimento e Instalação de Equipamentos e Spares para o Sistema de Meteorologia dos Aeródromos das Ilhas do Pico, Graciosa e Corvo;
- Contratação de Serviços de Fornecimento e Instalação de Sistemas de Afastamento de Aves nas Viaturas do Tipo 4x4 dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa;
- Adjudicado à empresa Segma os Serviços de Manutenção de UPS's e os Serviços de Manutenção das Instalações Elétricas para todos os Aeródromos sob a concessão da SGA;
- Em novembro de 2025 foi lançado o procedimento de contratação para a Aquisição de Serviços de Manutenção Preventiva e Corretiva dos Equipamentos de Rastreio instalados nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e da Aerogare da Ilha das Flores.

Análise de resultados

Ganhos operacionais

A SATA Gestão de Aeródromos encerrou o exercício de 2025 com um aumento dos Ganhos Operacionais de 41% face a 2024, correspondente a um acréscimo de cerca de 2.259 mil euros, totalizando 7,78 milhões de euros.

As Vendas e Serviços Prestados registaram um aumento de 4% em termos homólogos, reflexo do aumento das receitas provenientes das taxas aeroportuárias, em linha com o crescimento da atividade operacional nos aeródromos da região.

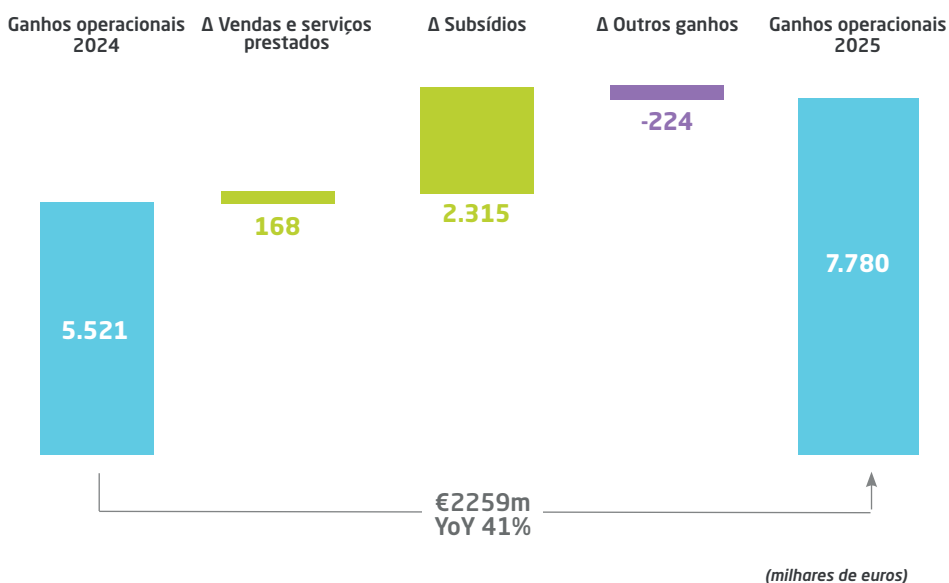
Os Subsídios evidenciaram igualmente um crescimento expressivo, na ordem dos 194%, devido ao fato de serem registados em 2025 o valor de reequilíbrio financeiro correspondente a dois anos da concessão, contribuindo de forma relevante para a evolução global dos ganhos.

A variação homóloga registada na rubrica de Subsídios de 2.315 mil euros, resulta do registo dos montantes a título de reposição do reequilíbrio financeiro, no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, referente aos períodos de 2023/2024 e 2024/2025 de 3.509 mil euros.

Globalmente, a evolução registada ao longo do período compreendido entre 2023 e 2025 evidencia uma trajetória sustentada de crescimento dos ganhos operacionais, refletindo um reforço progressivo da capacidade de geração de proveitos da empresa, com resultados consistentemente superiores aos registados nos exercícios anteriores.

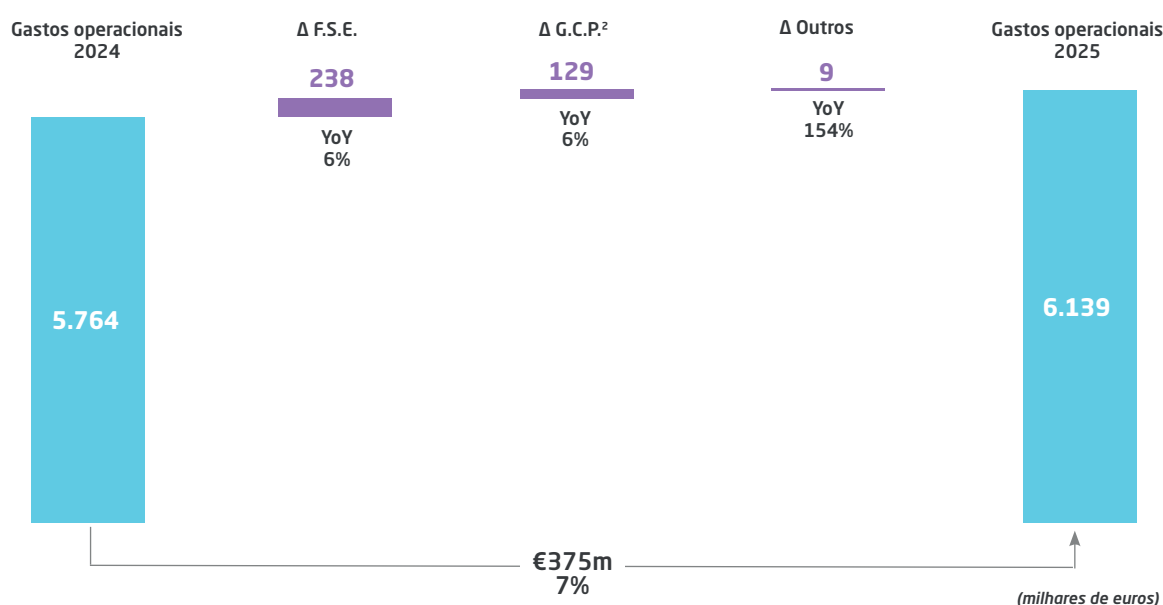
milhares de euros	2025	2024	2023	Δ % 24	Δ % 23
Vendas e serviços prestados	4.271	4.102	3.857	4%	11%
Subsídios	3.509	1.194	1.624	194%	1%
Outros ganhos	0	224	1	-100%	-100%
Ganhos operacionais	7.780	5.521	5.482	41%	8%

*Não considera imparidades (critério EBITDA).



Gastos operacionais¹

O volume de gastos operacionais na SATA Gestão de Aeródromos, apresentou em 2025 um crescimento de 7% comparativamente ao exercício de 2024.



A rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE), deduzida de gastos com cedência de pessoal, aumenta 6% face ao exercício anterior, cerca de 238 mil euros.

Apesar de, na sua maioria, as rubricas aqui contempladas apresentarem alguma estabilidade comparativamente a 2024, destaca-se o crescimento de 16% na rubrica de gastos com serviços de vigilância e segurança (+387 mil euros), o maior contributo para o aumento da rubrica de FSE, motivado sobretudo pela atualização de protocolos com as Associações de Bombeiros e o aumento operacional registado entre

2024 e 2025. Esta variação acaba por ser, em parte, mitigada pela variação em sentido oposto, de -30% nas rubricas de Conservação e Reparação (-179 mil euros).

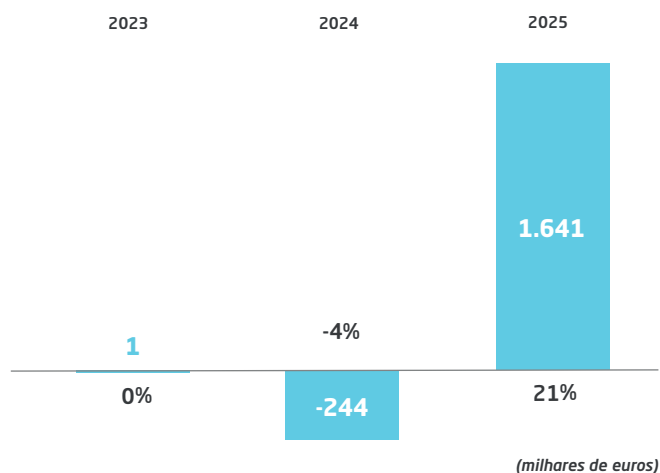
Os Gastos com Pessoal², considerando a rubrica de cedência de pessoal, apresentaram um aumento de 129 mil euros, correspondendo a um crescimento de 6% em relação a 2024, principalmente pela atualização de tabelas salariais e ao descongelamento de carreiras.

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

² Inclui custo com cedência de pessoal faturado por empresas do Grupo SATA e contabilisticamente considerado na rubrica de FSE.

Análise de resultados

EBITDA e Margem EBITDA



No exercício de 2025, a SATA Gestão de Aeródromos registou um crescimento dos Ganhos Operacionais de 41% face a 2024, correspondente a um acréscimo de cerca de 2.259 mil euros, evolução que foi acompanhada por um aumento de 7% nos Gastos Operacionais, na ordem dos 375 mil euros. Esta dinâmica reflete-se então num crescimento do EBITDA face a 2024.

Como consequência, o EBITDA apresentou uma variação anual positiva de 1.884 mil euros, passando de -244 mil euros em 2024 para 1.641 mil euros em 2025, conforme ilustrado no gráfico de evolução do indicador. Este factor contribuiu para a evolução da margem EBIT, passando de -4% em 2024 para 21% em 2025, sinalizando estabilidade operacional e controlo relativo da eficiência económica, num contexto de crescimento simultâneo da receita e dos custos.

EBIT

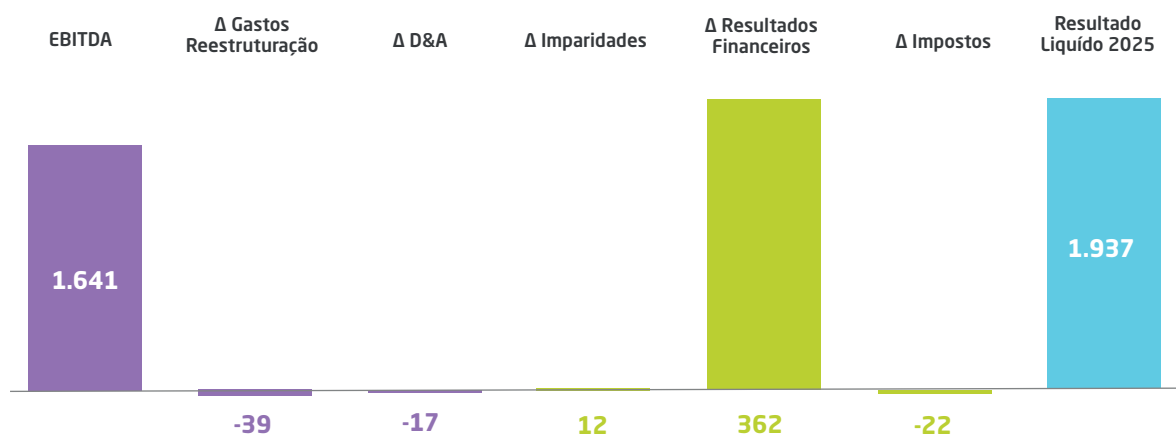
O EBIT (resultado operacional) registou em 2025 uma melhoria significativa face a 2024, passando de -478 mil euros para 1.596 mil euros, o que representa uma melhoria do resultado operacional em cerca de 2.076 mil euros.

(euros)	2025	2024	2023
EBITDA	1.640.517	-243.531	944
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-16.635	-22.098	-19.637
Gastos de Reestruturação	-39.211	-224.529	53.022
Imparidades	11.811	10.300	9.400
EBIT/Resultado Operacional	1.596.481	-479.857	43.729

Esta evolução positiva resulta, em grande medida, da evolução positiva do EBITDA, bem como uma diminuição substancial dos gastos de reestruturação, que desceram de 225 mil euros em 2024 para 39 mil euros em 2025. As restantes componentes do EBIT apresentaram variações mais contidas. Os gastos líquidos de depreciações e amortizações reduziram-se em cerca de 6 mil euros, contribuindo favoravelmente para a melhoria do resultado operacional, enquanto as imparidades mantiveram um comportamento estável, com um ligeiro aumento face a 2024.

Resultado Líquido

Em 2025, a SATA Gestão de Aeródromos apresenta um resultado líquido de 1.937 mil euros, uma melhoria de 2.183 mil euros em relação aos 244 mil euros negativos registados em 2024.



A evolução positiva registada ao nível do EBITDA e do EBIT, associada a uma melhoria significativa dos resultados financeiros, traduziu-se numa inversão relevante do Resultado Líquido em 2025.

Com efeito, os resultados financeiros aumentaram cerca de 121 mil euros, passando de 242 mil euros em 2024 para 362 mil euros em 2025, contribuindo de para a melhoria global do desempenho económico-financeiro da empresa.

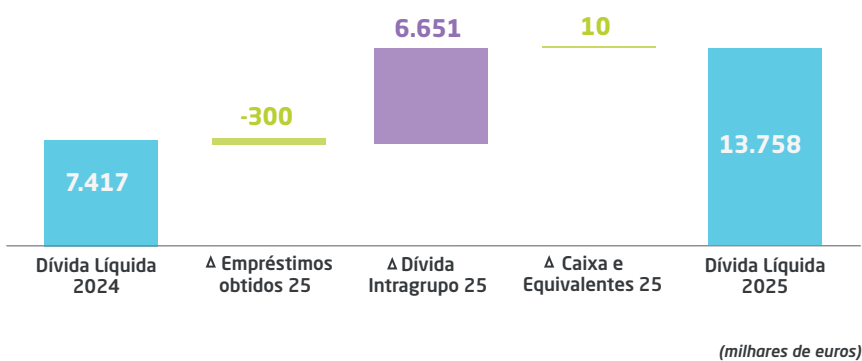
Como consequência, o Resultado Líquido passou de um valor negativo de -244 mil euros em 2024 para um resultado positivo de 1.937 mil euros em 2025, conforme ilustrado no gráfico

apresentado.

Esta evolução reflete não apenas a melhoria da performance operacional recorrente, mas também o impacto favorável da componente financeira, evidenciando um reforço da trajetória de recuperação dos resultados da SATA Gestão de Aeródromos no exercício de 2025.

Dívida Líquida

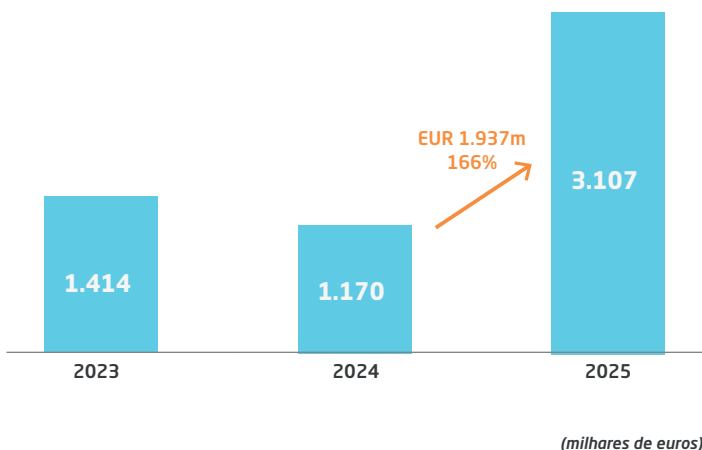
Durante o exercício de 2025, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 6 milhões de euros.



Conforme evidenciado no gráfico, a dívida líquida registou um aumento significativo entre 2024 e 2025, essencialmente determinado pelo acréscimo da dívida intragrupo, que cresceu cerca de 6,0 milhões de euros. Em sentido contrário, verificou-se uma redução de 300 mil euros nos financiamentos bancários, bem como um ligeiro aumento de 10 mil euros na caixa e disponibilidades, atenuando parcialmente o efeito global. No seu conjunto, estas variações explicam a evolução da dívida líquida no período, evidenciando uma alteração relevante da sua composição, com maior peso do financiamento intragrupo face a 2024.

Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2025 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da SATA Gestão de Aeródromos, cujo valor era a 31 de dezembro de 2025 de 3.106.999 euros.



Regulamentação

Enumeramos abaixo algumas das alterações legislativas publicadas em 2025 com maior impacto na atividade da SATA Gestão de Aeródromos.

No contexto nacional e comunitário foram publicados os seguintes regulamentos no decorrer de 2025:

- Regulamento n.º 799/2025, de 04 de julho > Estabelece os deveres a cumprir pelos operadores de aeródromo, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos operadores de aeronaves para a prevenção de incursões em pista. Dada a complexidade das operações da SGA não se revelou necessário alterar procedimentos em vigor.

No contexto regional, não foram publicados diplomas no decorrer de 2025 com impacto nas atividades da SGA.

- Decreto Legislativo Regional n.º 14/2025/A, de 2025-03-24 > Primeira alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 6/2015/A, de 5 de março, que estabelece o regime jurídico de segurança contra incêndio em edifícios na Região Autónoma dos Açores. Sem impacto na atividade.
- Decreto Legislativo Regional n.º 9/2025/A, de 12 de fevereiro > Adapta a Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 101-D/2020, de 7 de dezembro, e o Decreto-Lei n.º 102/2021, de 19 de novembro relativo a Certificação Energética. A SGA deverá reavaliar as novas obrigações aquando da emissão do Certificado de Certificação Energética para o Aeródromo do Pico, nomeadamente Avaliação Simplificada Anual no âmbito da Qualidade do Ar Interior e a Sistematização do Plano de Manutenção.

A EASA publicou as seguintes Circulares e Regulamentos de Informação Aeronáutica no decorrer de 2025:

- Regulamento de Execução (UE) 2025/2293 da Comissão > altera o Regulamento de Execução (UE) 2023/203 no que diz respeito aos requisitos aplicáveis às organizações sujeitas a uma declaração e que retifica os Regulamentos (UE) n.º 1178/2011, n.º 748/2012, n.º 965/2012, n.º 139/2014, n.º 1321/2014, (UE) 2015/340 e o Regulamento de Execução (UE) 2017/373. Sem necessidade de revisão dos procedimentos em vigor.
- Regulamento Delegado (UE) 2025/21 da Comissão de 19 de dezembro de 2024 > que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos operadores de aeródromos em matéria de atividades de assistência em escala. Sem necessidade de revisão dos procedimentos em vigor.

- ED Decision 2025/004/R - EASA > Decisão do Diretor Executivo da EASA de 16 de maio de 2025, que emite a Issue 7 das Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design (CS-ADR-DSN). Sem necessidade de revisão dos procedimentos em vigor.

- Regulamento de Execução (UE) 2025/920 da Comissão de 19 de maio de 2025 > que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 relativo às medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação. Revisão do Programa de Segurança do Aeródromo.

A ANAC publicou as seguintes Circulares e Regulamentos de Informação Aeronáutica no decorrer de 2025:

- Circular de Informação Aeronáutica n.º 16/2025 > Estabelecimento de acordos formais entre os originadores de dados aeronáuticos e informação aeronáutica e o prestador de serviços de informação aeronáutica.
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 15/2025 > Certificação de Prestadores de Serviços de Gestão de Tráfego Aéreo/Navegação Aérea (ATM/ ANS).
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 13/2025 > Metodologia de obtenção, atualização e fornecimento de dados de declinação magnética ao Prestador de Serviços de Informação Aeronáutica.
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 11/2025 > Sistema de comunicação obrigatória de ocorrências relativas a segurança da informação com impacto na segurança operacional.
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 08/2025 > Sistemas de Qualidade e Monitorização da Conformidade das Organizações Certificadas pela ANAC.
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 06/2025 > Implementação de Medidas pelas Entidades Originadoras de Dados e Informações Aeronáuticas para Garantia da Qualidade de Dados (Levantamentos Topográficos).
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 05/2025 > Questionário PNSOA 2025-2027 - Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação.
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 03/2025 > Monitorização contínua da conformidade dos Prestadores de Serviços de Gestão do Tráfego Aéreo/Serviços de Navegação Aérea (ATM/ANS) e das Organizações de Formação de Controladores de Tráfego Aéreo (TO).
- Circular de Informação Aeronáutica n.º 01/2025 > Requisitos relativos a navegação baseada no Desempenho (PBN).



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 ou proceda ao envio de um e-mail através do endereço eletrónico 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.

CO₂ 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_{2e} Toneladas de CO₂ equivalente.

UE União Europeia.



Aplicação de Resultados

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA Gestão de Aeródromos, 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 Gestão de Aeródromos, S.A., e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

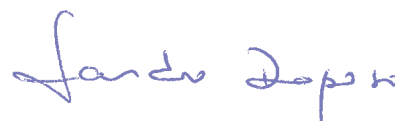
Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício de 1.936.982,43 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 29 de abril de 2026

Conselho de Administração



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Bernardo António Oliveira
(Administrador)



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 (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), hidrofluorcarbonetos (HFCs), perfluorcarbonetos (PFCs) e hexafluoreto de enxofre (SF₆). 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 (CO₂e). A unidade "CO₂e" 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: CO₂ - 1; CH₄ - 28; N₂O - 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 CO₂, CH₄ e N₂O, 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 CO₂ fóssil, CO₂ biogénico, CH₄ e N₂O. Assim, foram calculadas separadamente as emissões fósseis (CO₂ fóssil, CH₄ e N₂O) e as emissões biogénicas (CO₂ 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 CO₂ para o *Jet Fuel* foi o mesmo utilizado para o cálculo das emissões de CO₂ 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 CH₄ e N₂O. 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 (CO₂ fóssil, CH₄ e N₂O) são nulas. Para contabilizar as emissões biogénicas de CO₂ 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
Emissões a montante	
Categoria 1 - Compra de bens e serviços	<p>Tipologia da informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foram fornecidos dados financeiros (€) para a aquisição de produtos e serviços. <p>Pressupostos utilizados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Foram excluídos custos referentes a períodos anteriores ou posteriores a 2025. • Foram excluídos os custos associados a bens de capital já considerados na respetiva categoria.
Categoria 2 - Bens de capital	<p>Tipologia da informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foram fornecidos dados financeiros (€) para a aquisição de bens de capital.
Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2)	<p>Metodologia para recolha de dados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os dados de atividade foram obtidos nos âmbito 1 e 2. <p>Tipologia da informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foram considerados dados físicos tanto para os consumos de combustíveis (litros e toneladas) como para a aquisição de eletricidade (kWh).
Categoria 4 - Transporte e distribuição a montante	<p>Metodologia para recolha de dados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Tipologia da informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foram fornecidos dados financeiros para os transportes dos produtos (€). <p>Pressupostos utilizados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Com base no fornecedor e na descrição de produto a ser transportado, foi necessário assumir a tipologia de transporte utilizada (terrestre, marítimo ou aéreo).

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

<p>Categoria 5 - Resíduos</p>	<p>Metodologia para recolha de dados:</p> <ul style="list-style-type: none"> A recolha da informação foi realizada através das plataformas SRIR e SILIAMB, nas quais são emitidas, corrigidas e mantidas a e-GAR. <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. <p>Tipologia da informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> Foram fornecidos dados físicos (kg) para os resíduos gerados. <p>Pressupostos utilizados:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 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.
<p>Categoria 6 - Viagens de negócios</p>	<p>Tipologia da informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> Foram fornecidos dados físicos (número de noites) e dados financeiros (despesa monetária) para as estadias dos colaboradores. Foram fornecidos dados físicos para as viagens de avião (distância e número de passageiros). Foram fornecidos dados financeiros para as viagens de táxi, metro, comboio, autocarro, barco, aluguer de viaturas e abastecimento de combustível (despesas de viagens). <p>Pressupostos utilizados:</p> <ul style="list-style-type: none"> Custos associados a estacionamento, parking, portagens e taxas foram desconsiderados por não representarem fontes de emissão. 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. 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. Uma vez que o número de quartos por noite não foi fornecido, assumiu-se que o número de quartos por noite foi unitário (1). 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). 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). Uma vez que o número de passageiros em viagens de táxi não foi fornecido, assumiu-se que o número de passageiros foi unitário (1). 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.
<p>Categoria 7 - Deslocações pendulares</p>	<p>Metodologia para recolha de dados:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 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. <p>Tipologia da informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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).

<p>Metodologia de cálculo das emissões: 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>Melhorias metodológicas face ao exercício do ano anterior:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (kgCO₂e/m³), estes resíduos fornecidos em toneladas foram convertidos para m³ aplicando uma densidade típica de águas oleosas. Adicionalmente, foi assumido que esse tipo de efluente é encaminhado para tratamento de águas residuais. 	<p>Fatores de emissão aplicados aos dados físicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Base de dados da ADEME, DEFRA e MfE. 	<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>Fatores de emissão aplicados aos dados físicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Base de dados da DEFRA e Greenview. • 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). • 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. <p>Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Base de dados da ADEME, EPA e EXIOBASE 	<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>Fatores de emissão aplicados aos dados físicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deslocações dos colaboradores sem viatura da empresa: <ul style="list-style-type: none"> – Foi feita uma extrapolação das emissões do ano passado. • Deslocações dos colaboradores com viatura da empresa (autocarros subcontratados): <ul style="list-style-type: none"> – 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; – 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. 	<p>100%</p>

SATA – Gestão de Aeródromos, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2025

Índice

Demonstração da posição financeira	4
Demonstração dos resultados	5
Demonstração do rendimento integral	6
Demonstração da alteração dos capitais próprios	7
Demonstração dos fluxos de caixa.....	8
Anexo às demonstrações financeiras	9
1. Introdução.....	9
1.1 AUXÍLIOS DO ESTADO	9
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO	11
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	14
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES	19
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	21
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	21
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	21
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	23
3. Políticas contabilísticas materiais	23
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	23
3.2 ATIVOS INTANGÍVEIS	24
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	24
3.4 ATIVOS FINANCEIROS.....	25
3.5 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	27
3.6 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	27
3.7 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	27
3.8 CAPITAL SOCIAL	27
3.9 PASSIVOS FINANCEIROS.....	27
3.10 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	29
3.11 PROVISÕES	30
3.12 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	30
3.13 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO.....	31
3.14 RÉDITO	32
3.15 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	33
4. Políticas de gestão do risco financeiro	33
I. RISCO DE CRÉDITO.....	33
II. RISCO DE LIQUIDEZ.....	34
III. RISCO DE TAXA DE JURO.....	35
IV. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL	36
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	36
5.1 PROVISÕES (NOTA 20).....	36
5.2 IMPARIDADES (NOTAS 10 E 11)	37

5.3 OBRIGAÇÕES DE BENEFÍCIOS DE REFORMA (NOTAS 21 E 26)	37
6. Ativos fixos tangíveis	38
7. Ativos intangíveis	40
8. Ativos e passivos por impostos diferidos	41
9. Inventários	43
10. Clientes	43
11. Outras contas a receber	44
12. Outros ativos correntes e não correntes	45
13. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar	45
14. Caixa e equivalentes de caixa	46
15. Capital e Reservas	46
16. Empréstimos obtidos	47
17. Fornecedores	47
18. Outras contas a pagar	47
19. Outros passivos correntes	49
20. Provisões	49
21. Obrigações de benefícios de reforma e outros	49
22. Ativos e passivos financeiros por categoria	49
23. Serviços prestados	50
24. Subsídios à exploração	51
25. Fornecimentos e serviços externos	52
27. Outros rendimentos e ganhos	53
26. Gastos com o pessoal	53
28. Outros gastos e perdas	54

29. Resultados financeiros	55
30. Imposto do exercício.....	55
31. Contingências.....	56
32. Partes relacionadas.....	57
33. Matérias ambientais	59
34. Eventos subsequentes.....	59

Demonstração da posição financeira

	Nota	2025	2024
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	18 711	18 328
Ativos intangíveis	7	129 015	139 078
Investimentos financeiros		447	447
Outros ativos não correntes	12	911 272	-
Ativos por impostos diferidos	8	130 591	121 454
		1 190 036	279 307
Corrente			
Inventários	9	1 288	1 218
Clientes	10	261 295	691 612
Outras contas a receber	11	25 745 345	16 376 999
Outros ativos correntes	12	163 318	146 837
Imposto sobre o rendimento a receber	13	-	3 082
Caixa e equivalentes de caixa	14	19 704	9 453
		26 190 950	17 229 201
Total do Ativo		27 380 986	17 508 508
Capital Próprio			
Capital social	15	250 000	250 000
Reservas legais	15	91 557	91 557
Resultados acumulados	15	828 460	1 072 538
Resultado líquido do exercício		1 936 982	(244 078)
Total Capital Próprio		3 106 999	1 170 016
Passivo			
Não corrente			
Provisões	20	225 000	225 000
Obrigações de benefícios de reforma e outros	21	652 146	740 653
		877 146	965 653
Corrente			
Empréstimos obtidos	16	700 000	1 000 000
Fornecedores	17	3 095 133	3 486 785
Outras contas a pagar	18	19 544 832	10 779 373
Outros passivos correntes	19	56 877	106 680
		23 396 842	15 372 838
Total Passivo		24 273 987	16 338 491
Total do Capital Próprio e Passivo		27 380 986	17 508 508

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	23	4 270 676	4 102 322
Subsídios à Exploração	24	3 509 130	1 194 176
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	9	(5 481)	(3 093)
Fornecimentos e serviços externos	25	(4 401 830)	(4 183 045)
Gastos com o pessoal	26	(1 722 946)	(1 575 312)
Outros rendimentos e ganhos	27	-	224 038
Outros gastos e perdas	28	(9 031)	(2 618)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		1 640 517	(243 531)
Gastos de reestruturação	21 e 26	(39 211)	(224 529)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(16 635)	(22 098)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	10	11 811	10 300
Resultado operacional		1 596 481	(479 857)
Gastos financeiros	29	(396 930)	(203 339)
Rendimentos financeiros	29	759 890	445 187
Diferenças de câmbio líquidas	29	(474)	(210)
Resultados antes de impostos		1 958 967	(238 219)
Imposto sobre o rendimento do exercício	30	(21 985)	(5 859)
Resultado líquido do exercício		1 936 982	(244 078)

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>
Resultado líquido do exercício		1 936 982	(244 078)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos e outros		-	-
		-	-
		-	-
Outros rendimentos do exercício - líquidos de imposto		-	-
Total do rendimento integral do exercício		1 936 982	(244 078)

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	<u>Nota</u>	<u>Capital social</u>	<u>Reservas legais</u>	<u>Resultados acumulados</u>	<u>Resultado líquido</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2024		250 000	91 557	792 459	280 078	1 414 094
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(244 078)	(244 078)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	280 078	(280 078)	-
		-	-	280 078	(524 156)	(244 078)
A 31 de dezembro de 2024		250 000	91 557	1 072 538	(244 078)	1 170 016
Resultado líquido do exercício		-	-	-	1 936 982	1 936 982
Aplicação do resultado líquido do exercício	15	-	-	(244 078)	244 078	-
		-	-	(244 078)	2 181 060	1 936 982
A 31 de dezembro de 2025		250 000	91 557	828 460	1 936 982	3 106 999

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2025	2024
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		15 460 218	9 601 519
Pagamentos a fornecedores		(11 477 209)	(8 869 972)
Pagamentos ao pessoal		(1 597 204)	(1 606 263)
Caixa gerada pelas operações		2 385 805	(874 716)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		3 008	(12 455)
Outros recebimentos/ pagamentos		(398 216)	(295 792)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		1 990 597	(1 182 963)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(8 069)	(13 172)
Ativos intangíveis	7	-	(46 411)
Aplicação em outros ativos financeiros	12	(911 272)	-
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	11 e 32	(6 984 136)	(2 953 187)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(7 903 477)	(3 012 770)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	-	1 000 000
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	18 e 32	6 291 382	3 181 486
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	(300 000)	-
Juros e gastos similares	29	(68 251)	-
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		5 923 131	4 181 486
Variação de caixa e seus equivalentes			
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	14	9 453	23 700
Caixa e equivalentes de caixa no fim do exercício	14	19 704	9 453

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“Empresa”, “SATA”, “SGA” ou “SATA Gestão de Aeródromos”) é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, tendo sido constituída a 12 de janeiro de 2005. Tem como objeto social a exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores.

A SATA é detida a 100% pela SATA Holding, S.A (“SATA Holding”) (Ver Nota 1.3 - Reestruturação societária do Grupo SATA infra), que tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras. A SATA Holding, por sua vez, detém igualmente 100% da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“Azores Airlines”), formando assim o Grupo SATA (“Grupo”).

No seguimento do concurso público internacional, o Governo Regional dos Açores (“GRA”), atribuiu à Empresa a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de um contrato assinado a 1 de julho de 2005 (Nota 3.18). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. A SGA completou, no decorrer de 2025 a segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020, terminando a 30 de junho de 2025. Em 5 de setembro de 2024 o GRA solicitou à SATA a continuação do referido contrato de concessão por mais 6 meses, por forma a fazer coincidir o ano da concessão com o ano económico, de acordo com as cláusulas previstas no contrato, até 31 de dezembro de 2025, o qual mereceu concordância por parte da SATA. Em 12 de maio de 2025, pela Resolução do Conselho do Governo n.º 74/2025, foi autorizada a abertura de um concurso público com vista à adjudicação da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na aerogare das Flores, para um prazo de 5 anos, com possibilidade de prorrogação por um período adicional de, no máximo, 5 anos (de 2026 a 2035). A proposta da SATA foi submetida dentro do prazo estabelecido no procedimento concursal, tendo a concessão sido subsequentemente adjudicada à Empresa. O novo contrato de concessão, aplicável ao período de 2026-2030, foi celebrado após a obtenção do respetivo visto do Tribunal de Contas e produzirá efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026, nos termos definidos no procedimento e na Resolução do Conselho do Governo. Ver Nota 3.13.

Contexto da atividade do Grupo SATA

1.1 Auxílios do Estado

A crise provocada pela pandemia COVID-19 representou um enorme choque para a economia europeia e mundial, tendo sido o sector da aviação 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 ¹;
- A 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 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 coronavírus²;
- 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 temporários³;
- 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 euros⁴;
- 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 financeiras⁵.

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”) 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 pode 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.

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

² 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.

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

⁴ 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

⁵ 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

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 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, como condição associada à referida prorrogação.

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

1.2 Plano de Reestruturação

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e 2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores⁶ é gerida pela Azores Airlines, que

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

transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

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

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

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 os resultados líquidos, nomeadamente no ano de 2024. Embora estes desvios não comprometam os princípios orientadores do Plano, tornam necessária uma reavaliação seletiva de algumas medidas, de forma a assegurar a adequação da performance económica e financeira a este novo enquadramento.

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 futuro 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, com aval do acionista único do Grupo.

Em 2025, a SATA Gestão de Aeródromos apresentou uma execução operacional muito próxima do orçamento aprovado, com receitas operacionais puras em linha com as estimativas definidas e sem desvios consideráveis ao nível dos custos, refletindo uma gestão operacional estável ao longo do exercício.

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, atualizados pela última vez a 12 de maio de 2023.

O Plano 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 permanece 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 Gestão de 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
- (iii) 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).
- 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).

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 no tópico seguinte.

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

Privatização Azores Airlines

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

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

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

No prosseguimento dessa decisão, o único concorrente elegível, o consórcio New Tour/MS Aviation (“NT/MS”), foi informado da cessação do procedimento. Em dezembro de 2024, o referido consórcio manifestou disponibilidade para melhorar financeiramente a sua proposta, tendo o Conselho de

Administração da SATA Holding definido requisitos claros para o recomeço do processo de negociação, nomeadamente relacionados com a melhoria do preço proposto, bem como pelo reforço da capacidade financeira apresentada pelo Consórcio na proposta inicial.

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

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

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

Na sequência da apreciação da referida proposta, o júri nomeado para o procedimento concluiu, no respetivo relatório final, que a mesma não salvaguardava de forma adequada os interesses estratégicos da Região Autónoma dos Açores e do Grupo SATA, nem assegurava, em termos considerados suficientes, a viabilidade económica-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.

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

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.

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.

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

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 29 de abril 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 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 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 34), as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

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

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

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

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

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

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

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

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

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

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

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

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

1. Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2025

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

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

3. Políticas contábilísticas materiais

As políticas contábilísticas 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 rubricas de diferenças de câmbio líquidas.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa não apresentava saldos em moeda estrangeira.

3.2 Ativos Intangíveis

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

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

A Empresa tem registado como ativos intangíveis programas de computador que se referem aos valores despendidos na aquisição de direitos sobre aplicações informáticas, dos custos de parametrização incorridos e aplicações desenvolvidas internamente, para apoio à atividade operacional. São também capitalizados como ativo intangível os *upgrades* efetuados às aplicações ou a introdução de novas funcionalidades, na medida em que estas inovações incorporem benefícios económicos futuros para os ativos beneficiados. As licenças de utilização e manutenção são reconhecidas como custo na demonstração de resultados, pró-rata do período a que se referem.

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

As vidas úteis estimadas para os ativos intangíveis mais significativos são conforme segue:

	<u>Anos</u>
Aplicações desenvolvidas internamente	3 anos

3.3 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

3.4 Ativos financeiros

Classificação

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

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

Todas as aquisições e alienações destes investimentos são reconhecidas 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.

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 SATA 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 SATA 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 *lifetime* 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 possíveis de ocorrer doze meses após a data de reporte financeiro.

O ajuste 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.

3.5 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.6 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.

3.7 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.

3.8 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.

3.9 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.

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.

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

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

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.

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.

Impostos diferidos

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

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

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

Os impostos diferidos passivos são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis, exceto as relacionadas com: i) o reconhecimento inicial do *goodwill*, ou ii) o reconhecimento inicial de ativos e passivos, que não resultem de uma concentração de atividades empresariais, não afetem o resultado contabilístico ou fiscal, e não dão origem ao registo de diferenças temporárias tributáveis e dedutíveis iguais.

3.11 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 Benefícios aos empregados

A Empresa concede benefícios aos seus empregados de cessação de emprego e pós-emprego.

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

➤ Benefícios pós emprego

A Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada, desde que verificadas determinadas condições, nomeadamente, para colaboradores que optem por uma situação de pré-reforma, e que tenham uma antiguidade abaixo de 10 anos, entre 10

a 20 anos, superior a 20 anos a Empresa suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades entre os 55 e 60 anos.

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

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

Os valores apurados são registados como gastos de reestruturação, na demonstração de resultados.

3.13 Concessão de serviço público aeroportuário

Conforme indicado na nota introdutória, o GRA atribuiu à Empresa a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, inicialmente por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho de 2005, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores. Com a celebração do referido contrato de concessão, não foram transferidos os ativos construídos pela concedente (no caso concreto a Região Autónoma dos Açores) à Empresa, ficando esta, apenas, com a responsabilidade da sua manutenção e exploração, e realização de obras por conta da concedente (as quais apenas são relevadas contabilisticamente, através de uma conta a receber, pois com o termo da concessão, tais obras revertem para a concedente). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada, tendo sido renovado por mais 5 anos com efeitos a 2 de julho de 2015 e por mais 5 anos adicionais a 1 de julho de 2020, tendo terminado a 30 de junho de 2025. Em 5 de setembro de 2024 o GRA solicitou à SATA a continuação do referido contrato de concessão por mais 6 meses, por forma a fazer coincidir o ano da concessão com o ano económico, de acordo com as cláusulas previstas no contrato, até 31 de dezembro de 2025, o qual mereceu concordância por parte da SATA. Em 12 de maio de 2025, pela Resolução do Conselho do Governo n.º 74/2025, foi autorizada a abertura de um concurso público com vista à adjudicação da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na aerogare das Flores, para um prazo de 5 anos, com possibilidade de prorrogação por um período adicional de, no máximo, 5 anos (de 2026 a 2035). A SATA apresentou a sua proposta ao concurso público em 21 de julho de 2025, tendo a concessão sido adjudicada em 12 de agosto de 2025, por despacho da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas. O contrato obteve visto do Tribunal de Contas em 12 de novembro de 2025, produzindo efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026, data em que se inicia o prazo contratual de cinco anos, com possibilidade de prorrogação por um período adicional de até cinco anos, nos termos previstos nas respetivas cláusulas. O valor global da concessão para os 10 anos ascende a 45.563.594 euros, acrescido de IVA, conforme cláusula 3.^a do contrato.

A Empresa adota a IFRIC 12 - Acordos de Concessão de Serviços ("IFRIC 12") para a concessão anteriormente referida.

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infra-estruturas:

- Construídas ou adquiridas pelo operador a terceiros; e

- Já existentes e às quais é dado acesso pelo operador.

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

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

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

3.14 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.

Exploração aeroportuária

O valor da receita de taxas aeroportuárias corresponde ao conjunto de receitas obtidas pela administração, operação e manutenção de aeródromos nos Açores. Este rendimento provém, essencialmente, da prestação de serviços aeroportuários, incluindo taxas de aterragem, estacionamento, assistência em escala, aluguer de espaços comerciais e serviços complementares prestados a companhias aéreas, passageiros e outras entidades que operam nas infraestruturas aeroportuárias sob sua gestão.

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

As compensações financeiras atribuídas pelo Governo Regional dos Açores preveem um valor de receita a acrescer à receita operacional, como contrapartida do serviço público prestado. De acordo com o Caderno de Encargos, a concessionária tem direito a receber, como contrapartida pela prestação de serviços, uma compensação financeira anual, a qual será deduzida das receitas provenientes das taxas previstas no referido documento (taxas de tráfego, taxas de assistência em escala, taxas de ocupação e taxas de natureza comercial). Esta compensação financeira é atualizada anualmente de acordo com a evolução do Índice de Preços no Consumidor.

3.15 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo 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, juros e despesas relacionadas, compra e venda de ações próprias e pagamento de dividendos.

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.

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

i. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de

dezembro de 2025 ou 2024, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

De notar que, face à atividade desenvolvida, existe uma multiplicidade de clientes / devedores pelo que não existem questões de concentração de crédito nem dependência de entidades individuais.

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível (“*on demand*”); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de incumprimento é próxima de 0% e por isso a imparidade é considerada igual a zero. Nos casos em que o saldo a receber não seja imediatamente exigível é avaliado qual o risco de crédito da entidade relacionada, e se este for “baixo” ou se o prazo for inferior a 12 meses, então a Empresa apenas avalia a probabilidade de ocorrer um incumprimento para os fluxos de caixa que se vencem nos próximos 12 meses.

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

Além da gestão financeira, no curto e longo prazo, e da gestão de tesouraria, também no âmbito da gestão do ativo corrente foi sendo dado um acompanhamento rigoroso à monitorização das posições de clientes e à repercussão dos efeitos da crise económica na qualidade creditícia destes, tendo sido possível limitar o agravamento, por exemplo, dos ajustamentos a um valor pouco significativo para a dimensão da atividade.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a exposição da SATA por notação de risco de crédito face a caixa e equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

<u>Notação de <i>rating</i></u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Fonte</u>
A	2 604	5 262	<i>Fitch Ratings</i>
A3	3 884	-	<i>Moody's</i>
BBB	-	3 487	<i>Fitch Ratings</i>
BBB+	12 435	-	<i>Fitch Ratings</i>
	<u>18 923</u>	<u>8 749</u>	

ii. Risco de liquidez

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

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>
31 de dezembro de 2025		
Empréstimos obtidos:		
- empréstimos bancários	700 000	-
Fornecedores	3 095 133	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	19 601 709	-
	<u>23 396 842</u>	<u>-</u>
	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 2 a 5 anos</u>
31 de dezembro de 2024		
Empréstimos obtidos:		
- empréstimos bancários	1 000 000	-
Fornecedores	3 486 785	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	10 886 053	-
	<u>15 372 838</u>	<u>-</u>

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. A Empresa apresenta um baixo nível de exposição ao risco de taxa de juro, uma vez que o recurso a financiamentos bancários é também reduzido.

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

<u>Capital em dívida</u>	<u>Spread</u>	<u>Indexante</u>	<u>Data de repricing</u>
700 000	4,50%	Euribor 12M	06/10/2026

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 SATA.

Adicionalmente, os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam uma taxa de juro fixa 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 16.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida bancária da Empresa. Tendo por referência a 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 7 mil 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 estimativa 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 Provisões (Nota 20)

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação. As provisões são reconhecidas pela SATA quando existe uma obrigação presente resultante de eventos passados, sendo provável que na liquidação dessa obrigação seja necessário um dispêndio de recursos internos e o montante da referida obrigação possa

ser estimado com razoabilidade. Quando alguma destas condições não é preenchida, a SATA procede à divulgação dos eventos como passivo contingente, a menos que a probabilidade de uma saída de recursos seja remota.

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

5.2 Imparidades (Notas 10 e 11)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa. 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 cliente e na situação financeira dos mesmos.

A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o GRA, encontra-se a avaliar a recuperabilidade dos saldos a receber da SATA Air Açores e da SATA Holding, no montante de 8.262.335 euros e 13.621.920 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.

5.3 Obrigações de benefícios de reforma (Notas 21 e 26)

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

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

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

Os valores apurados são registados como gastos de reestruturação, na demonstração de resultados.

6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2025					
Custo de aquisição	320 978	812	265 431	78 233	665 453
Depreciações acumuladas	<u>(313 834)</u>	<u>(812)</u>	<u>(254 248)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(647 126)</u>
Valor líquido	<u>7 144</u>	<u>-</u>	<u>11 183</u>	<u>-</u>	<u>18 328</u>
Movimento de 2025					
Adições	-	-	6 956	-	6 956
Transferências e abates	(4 436)	-	-	-	(4 436)
Depreciação - exercício	(1 522)	-	(5 051)	-	(6 573)
Depreciação- transf. e abates	4 436	-	-	-	4 436
Valor líquido	<u>(1 522)</u>	<u>-</u>	<u>1 905</u>	<u>-</u>	<u>383</u>
31 de dezembro de 2025					
Custo de aquisição	316 542	812	272 387	78 233	667 974
Depreciações acumuladas	<u>(310 920)</u>	<u>(812)</u>	<u>(259 298)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(649 263)</u>
Valor líquido	<u>5 622</u>	<u>-</u>	<u>13 088</u>	<u>-</u>	<u>18 711</u>

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

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2024					
Custo de aquisição	320 978	812	256 349	78 233	656 372
Depreciações acumuladas	<u>(312 163)</u>	<u>(812)</u>	<u>(247 876)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(639 083)</u>
Valor líquido	<u>8 815</u>	<u>-</u>	<u>8 472</u>	<u>-</u>	<u>17 289</u>
Movimento de 2024					
Adições	-	-	13 075	-	13 075
Transferências e abates	-	-	(3 993)	-	(3 993)
Depreciação - exercício	(1 671)	-	(10 365)	-	(12 036)
Depreciação- transf. e abates	-	-	3 993	-	3 993
Valor líquido	<u>(1 671)</u>	<u>-</u>	<u>2 710</u>	<u>-</u>	<u>1 039</u>
31 de dezembro de 2024					
Custo de aquisição	320 978	812	265 431	78 233	665 453
Depreciações acumuladas	<u>(313 834)</u>	<u>(812)</u>	<u>(254 248)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(647 126)</u>
Valor líquido	<u>7 144</u>	<u>-</u>	<u>11 183</u>	<u>-</u>	<u>18 328</u>

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

7. Ativos intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se a aplicações desenvolvidas internamente para suporte das atividades da Empresa.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025 os movimentos registados em rubricas dos ativos intangíveis foram como segue:

	<u>Programas computador</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2025		
Custo de aquisição	149 140	149 140
Amortizações acumuladas	<u>(10 062)</u>	<u>(10 062)</u>
Valor líquido	<u>139 078</u>	<u>139 077</u>
Amortização - exercício	<u>(10 062)</u>	<u>(10 062)</u>
	<u>(10 062)</u>	<u>(10 062)</u>
31 de dezembro de 2025		
Custo de aquisição	149 140	149 140
Amortizações acumuladas	<u>(20 125)</u>	<u>(20 125)</u>
Valor líquido	<u>129 015</u>	<u>129 015</u>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 os movimentos registados em rubricas dos ativos intangíveis foram como segue:

	Programas computador	Ativos Intangíveis em curso	Total
A 1 de janeiro de 2024			
Custo de aquisição	30 187	72 542	102 729
Amortizações acumuladas	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Valor líquido	<u>30 187</u>	<u>72 542</u>	<u>102 729</u>
Adições	46 411	-	46 411
Transferências e abates	72 542	(72 542)	-
Amortização - exercício	<u>(10 062)</u>	<u>-</u>	<u>(10 062)</u>
	<u>108 891</u>	<u>(72 542)</u>	<u>36 349</u>
31 de dezembro de 2024			
Custo de aquisição	149 140	-	149 140
Amortizações acumuladas	<u>(10 062)</u>	<u>-</u>	<u>(10 062)</u>
Valor líquido	<u>139 078</u>	<u>-</u>	<u>139 078</u>

As adições reconhecidas em 2024 correspondem à capitalização de aplicações informáticas desenvolvidas internamente para apoio à atividade da Empresa. Os ativos intangíveis em curso existentes em 1 de janeiro de 2024 foram concluídos durante 2024, tendo sido transferidos para a rubrica de programas de computador.

Em 2025 não se verificaram novas adições, registando-se apenas a amortização anual dos programas de computador.

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

8. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

A taxa de imposto utilizada para o apuramento dos impostos diferidos ativos, no ano de 2025 foi de 11,9%, decorrente da aprovação do Orçamento de Estado para 2026, e em 2024 foi de 14%.

Ativos por impostos diferidos

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

	Prejuízos fiscais	Total
A 1 de janeiro de 2025	121 454	121 454
Constituição/reversão por capital	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 30)	9 137	9 137
Movimento do exercício	9 137	9 137
A 31 de dezembro de 2025	130 591	130 591

	Prejuízos fiscais	Total
A 1 de janeiro de 2024	121 454	121 454
Constituição/reversão por capital	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 30)	-	-
Movimento do exercício	-	-
A 31 de dezembro de 2024	121 454	121 454

A movimentação verificada no exercício de 2025 resulta do reconhecimento do imposto diferido ativo sobre o prejuízo fiscal de 2024.

Prejuízos fiscais

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.

Na sequência da referida alteração legislativa, a Empresa considera que há uma maior probabilidade na realização dos impostos diferidos ativos.

Deste modo, em 2025, a SATA registou ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2020, 2022 e 2024 correspondentes a impostos diferidos no montante de 130,6 milhares de euros (2024: 121,5 milhares de euros), e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração o resultado do novo concurso público aeroportuário de apoio à aviação civil.

Em 31 de dezembro de 2025 os prejuízos fiscais detalham-se conforme segue abaixo:

Exercício do Prejuízo Fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2025
2020	64 147
2022	600 284
2024	80 849
	745 279

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

9. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é como se segue:

	2025	2024
Matérias primas/ subsidiárias	1 288	1 218
Total inventários	1 288	1 218

O custo dos inventários reconhecidos em 2025 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 5.481 euros (em 2024: 3.093 euros).

10. Clientes

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2025	2024
Clientes	271 977	714 105
Imparidade clientes	(10 682)	(22 493)
Total Clientes	261 295	691 612

A variação do saldo deve-se, essencialmente, à redução da posição em aberto com a SRTMI, no que concerne à exploração mensal assegurada pela Empresa (Nota 32).

Imparidade de Clientes

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
A 1 de janeiro	22 493	32 793
Aumentos/Reduções	(11 811)	(10 300)
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	<u>10 682</u>	<u>22 493</u>

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

11. 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:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Empresas do Grupo (Nota 32)	21 884 255	14 140 230
SRTMI (Nota 24)	3 508 987	1 992 793
Acréscimo de rendimentos		
Acréscimo de rendimentos SRTMI (Nota 23)	223 968	212 286
Outros	7 411	-
Outros devedores	120 724	31 690
Outras contas a receber	<u>25 745 345</u>	<u>16 376 999</u>

Em 31 de dezembro de 2025, a Empresa tem a receber o montante de 8.262 milhares de euros da SATA Air Açores (2024: 2.367 milhares de euros) e 13.622 milhares de euros da SATA Holding (2024: 11.773 milhares de euros).

No que respeita à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (“SRTMI”), os saldos a receber em 31 de dezembro de 2025, respeitam aos montantes relativos aos reequilíbrios financeiros dos períodos entre o 2.º semestre de 2023 e o 1.º semestre de 2024 (correspondente ao 4º ano de exploração) e o 2.º semestre de 2024 e o 1.º semestre de 2025 (correspondente ao 5º ano de exploração), no montante de 1.634 milhares de euros e 1.875 milhares de euros, respetivamente. Os valores relativos ao 4º ano de exploração no valor de 1.634 milhares de euros foram já liquidados em 2026 (ver Nota 24).

Relativamente ao montante de 1.875 milhares de euros, correspondente ao 5.º ano de exploração, o mesmo encontra-se, à data de aprovação das demonstrações financeiras, em processo de verificação e validação por parte da SRTMI. Não obstante, o Conselho de Administração entende que o reconhecimento deste montante cumpre os critérios estabelecidos na IAS 20 – Contabilização dos Subsídios do Governo e Divulgação de Apoios do Governo, nomeadamente no que respeita à existência de segurança razoável quanto ao seu recebimento, tendo por base a aplicação consistente da metodologia contratual de cálculo e o histórico de execução de pedidos de reequilíbrio financeiro em períodos anteriores.

O valor a receber da SRTMI em 2024 incluía 798,6 milhares de euros relativos ao reequilíbrio financeiro do período compreendido entre o 2.º semestre de 2021 e o 1.º semestre de 2022, montante registado em 2023, bem como 1.194,2 milhares de euros referentes ao reequilíbrio financeiro do período entre o 2.º semestre de 2022 e o 1.º semestre de 2023 (ver Nota 24). Ambos os montantes foram liquidados no decorrer do exercício de 2025.

A variação verificada na rubrica de outros devedores respeita, sobretudo, a adiantamentos de pagamento efetuados a alguns fornecedores, cuja fatura da prestação de serviços apenas foi emitida em 2026. O montante registado como acréscimo de rendimentos da SRTMI corresponde ao valor do contrato de concessão relativo ao mês de dezembro, faturado em janeiro de cada exercício seguinte (ver Nota 23).

12. Outros ativos correntes e não correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes e não correntes, é como se segue:

	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Ativos financeiros - Depósitos com restrição de uso	-	911 272	911 272	-	-	-
Gastos diferidos	141 532	-	141 532	139 626	-	139 626
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	21 787	-	21 787	7 211	-	7 211
Outros ativos	163 318	911 272	1 074 590	146 837	-	146 837

Os depósitos com restrição de uso correspondem a um depósito colateral constituído com o objetivo de cumprir as condições de elegibilidade previstas no novo contrato de obrigações de serviço público adjudicado, o qual produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026 (Nota 31). A maturidade do referido depósito a prazo é superior a 12 meses, configurando como um ativo não corrente.

O montante da rubrica de gastos diferidos respeita ao recebimento antecipado de faturas de vigilância dos aeródromos, referentes a serviços a realizar no início de 2026, bem como a prémios de seguros cuja anuidade corresponde ao ano de 2026.

13. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

	2025	2024
Pagamentos por conta	-	6 981
Estimativa de IRC (Nota 30)	-	(3 899)
Total	-	3 082

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, SATA Holding, a determinação e o pagamento do imposto global devido.

Assim, o valor de IRC apurado a pagar pela SATA Gestão de Aeródromos não é liquidado diretamente pela Empresa, encontrando-se refletido como dívida à entidade dominante (Nota 18), sendo o respetivo montante evidenciado na Nota 32 partes relacionadas.

14. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Caixa	781	703
Depósitos à ordem	18 923	8 749
Caixa e equivalentes de caixa	<u>19 704</u>	<u>9 453</u>

15. Capital e Reservas

Capital Social

Em 31 de dezembro de 2025, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 50.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Holding, de acordo com a reorganização societária do Grupo SATA ocorrida em 2023. Ver Nota 1.3.

Reservas legais

A legislação comercial estabelece que, pelo menos, 5% do resultado líquido anual deve ser destinado ao reforço da reserva legal até que esta represente, no mínimo, 20% do capital social.

Esta reserva não é distribuível, exceto em caso de liquidação da Empresa, podendo, no entanto, ser incorporada no capital ou utilizada para absorver prejuízos após esgotadas outras reservas disponíveis.

Às datas de 31 de dezembro de 2025 e 2024, a reserva legal encontra-se totalmente constituída, em conformidade com a legislação aplicável.

Resultados acumulados

Por deliberação da Assembleia Geral realizada em 14 de julho de 2025 o resultado líquido negativo do exercício findo em 31 de dezembro de 2024, no montante de 244.078 euros, foi transferido integralmente para a rubrica de resultados acumulados.

A 31 de dezembro de 2025, o saldo de resultados acumulados ascende a 828.460 euros, refletindo a incorporação do resultado líquido de 2024.

16. Empréstimos obtidos

Empréstimos obtidos

A Empresa mantém ativa uma linha crédito, sob forma de conta-corrente caucionada, no montante limite de 1.000.000 euros. A 31 de dezembro de 2025, esta linha de crédito encontra-se parcialmente utilizada, no montante de 700.000 euros. Em 31 de dezembro de 2024 a linha de crédito encontrava-se utilizada na sua totalidade.

17. Fornecedores

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Fornecedores c/c	3 094 830	3 486 482
Faturas em receção e conferência	303	303
	<u>3 095 133</u>	<u>3 486 785</u>

18. Outras contas a pagar

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Empresas do Grupo (Nota 32)	13 046 991	6 426 930
Empresas do Grupo - Imposto RETGS (Nota 32)	31 048	-
Secretaria Regional do Turismo Mobilidade e Infraestruturas (Nota 32)	6 065 468	3 879 802
Outros acréscimos de gastos	199 868	237 718
Remunerações a liquidar	171 915	173 893
Outros	29 542	61 030
	<u>19 544 832</u>	<u>10 779 373</u>

O montante a pagar a Empresas do Grupo respeita ao saldo a pagar à Azores Airlines no valor de 13.046.991 euros (Ver Nota 32).

Em 2025, a SATA Gestão de Aeródromos e a SATA Holding encontram-se enquadradas no RETGS, nos termos do Código do IRC. Assim, o IRC apurado não é liquidado pela Empresa, sendo registado como dívida à entidade dominante (Nota 32).

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

A 31 de dezembro de 2025 e de 2024, a Empresa apresenta um montante a pagar à SRTMI, decorrente de valores recebidos no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais que ainda não se encontram totalmente executados. O aumento registado em 2025 reflete a diferença entre os montantes recebidos e o grau de execução dos trabalhos no período, nomeadamente intervenções estruturais associadas às obras em curso.

Em 2024, todos os Protocolos anteriores (do 1.º ao 9.º), abrangendo os anos de 2005 a 2022, foram encerrados. Atualmente, encontra-se em vigor apenas o 10.º Protocolo, com um valor total aprovado de 18.620.347 euros.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a SRTMI e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar detalham-se como segue:

Ilha	2025					
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido			A pagar/ executar
			Por protocolo	PO2020	Outros	
Pico	5 934 593	3 530 294	(5 934 593)	-	(14 750)	(2 419 049)
S. Jorge	3 401 051	1 065 202	(3 401 051)	-	(4 270)	(2 340 119)
Flores	196 497	45 701	(196 497)	-	-	(150 796)
Corvo	860 366	417 828	(860 366)	-	(102 623)	(545 161)
Graciosa	8 227 840	9 055 887	(8 227 840)	(1 427 550)	(10 840)	(610 343)
	18 620 347	14 114 912	(18 620 347)	(1 427 550)	(132 483)	(6 065 468)

Ilha	2024					
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido			A pagar/ executar
			Por protocolo	PO2020	Outros	
Pico	5 934 593	2 884 537	(2 577 472)	-	(14 750)	292 315
S. Jorge	3 401 051	925 452	(2 249 010)	-	(4 270)	(1 327 828)
Flores	196 497	15 634	(6 150)	-	-	9 484
Corvo	860 366	225 755	(235 182)	-	(102 623)	(112 049)
Graciosa	8 227 840	4 676 316	(5 979 349)	(1 427 550)	(11 140)	(2 741 723)
	18 620 347	8 727 694	(11 047 163)	(1 427 550)	(132 783)	(3 879 802)

Os montantes recebidos agregam valores de três naturezas distintas: (i) valores recebidos ao abrigo de protocolos acordados com o GRA, (ii) valores financiados através de fundos comunitários no âmbito do PO2020, e (iii) valores associados a protocolos anteriores já finalizados, mas sobre os quais existe a possibilidade de apresentação de faturas adicionais e/ou execução de manutenções futuras, de acordo com o respetivo enquadramento contratual.

19. 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>
Estado e Outros Entes Públicos		
Segurança social	42 287	91 391
Imposto sobre o rendimento singular	14 590	15 289
Total outros passivos correntes	<u>56 877</u>	<u>106 680</u>

20. Provisões

No decurso dos exercícios de 2025 e 2024 não se realizaram quaisquer movimentos nas rubricas de provisões.

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

Em 2021 foi reconhecida uma provisão de 225.000 euros, relativa a um processo administrativo, que se encontra a decorrer, cuja estimativa de desfecho é desfavorável.

21. Obrigações de benefícios de reforma e outros

No decorrer de 2020, a Empresa implementou um plano de reestruturação, com processos de pré-reforma e reformas antecipadas, tendo registado o montante de 596.444 euros referentes a esses gastos.

Em 2023, devido ao adiamento da data inicialmente prevista para a saída do colaborador para a situação de pré-reforma, conforme acordo firmado, foi efetuada uma revisão do valor da responsabilidade, tendo passado à situação de pré-reforma em julho de 2024.

Em 31 de dezembro de 2025, a atualização da responsabilidade associada aos benefícios de reforma originou um impacto de 39.211 euros (Nota 26), fixando o valor total da obrigação em 652.146 euros (740.653 euros em 31 de dezembro de 2024). A diminuição verificada face ao exercício anterior decorre essencialmente dos pagamentos efetuados durante o ano.

22. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024:

	2025			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Caixa e seus equivalentes	19 704	-	-	19 704
Clientes e outras contas a receber	26 006 640	-	-	26 006 640
Total ativos financeiros	26 026 343	-	-	26 026 343
Passivos				
Empréstimos obtidos corrente	700 000	-	-	700 000
Fornecedores e outras contas a pagar	22 468 049	-	171 915	22 639 964
Total passivos financeiros	23 168 049	-	171 915	23 339 964

	2024			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Caixa e seus equivalentes	9 453	-	-	9 453
Clientes e outras contas a receber	17 068 611	-	-	17 068 611
Total ativos financeiros	17 078 064	-	-	17 078 064
Passivos				
Empréstimos obtidos corrente	1 000 000	-	-	1 000 000
Fornecedores e outras contas a pagar	14 092 265	-	173 893	14 266 158
Total passivos financeiros	15 092 265	-	173 893	15 266 158

23. Serviços prestados

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

	2025	2024
Prestação de serviços		
Taxas aeroportuárias	2 186 907	2 047 126
Serviços de gestão (Nota 32)	1 999 548	1 967 696
Cedência Pessoal	84 220	87 500
Total prestação de serviços	4 270 676	4 102 322

Os valores registados em serviços de gestão prendem-se com o contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, que prevê um valor de receita a crescer à receita operacional. De

acordo com a Cláusula 13.^a do Caderno de Encargos, a concessionária tem direito a receber, como contrapartida pela prestação de serviços, uma compensação financeira anual, a qual será deduzida das receitas provenientes das taxas previstas na Cláusula 6.^a do Caderno de Encargos (taxas de tráfego, taxas de assistência em escala – *handling*, taxas de ocupação e taxas de natureza comercial). Esta compensação financeira é paga em prestações mensais e é atualizada anualmente de acordo com a evolução do Índice de Preços no Consumidor, excluída a habitação, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística⁷.

Adicionalmente, a SATA tem direito à reposição do equilíbrio financeiro⁸ caso se verifiquem: 1) imposições de alterações do contrato de concessão, por ato unilateral da concedente, fundadas em razões de interesse público e devidamente fundamentadas; 2) a ocorrência de alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou a proposta, desde que resulte um substancial aumento de encargos; 3) a ocorrência de casos de força maior que impossibilite ou torne excessivamente oneroso o cumprimento das obrigações da concessionária. Ver Nota 24.

De notar que as receitas reconhecidas no exercício englobam, por um lado, os últimos seis meses de execução do contrato de concessão de serviço público aeroportuário em vigor até 30 de junho de 2025 e, por outro, os seis meses adicionais correspondentes ao período de prorrogação do referido contrato, até 31 de dezembro de 2025 (Nota 3.13). Durante o período de prorrogação, mantiveram-se inalterados os critérios de atribuição, cálculo e reconhecimento das receitas, em conformidade com as condições contratuais previamente estabelecidas

24. Subsídios à exploração

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Subsídios à exploração (Nota 32)		
Reequilíbrio Financeiro 2022/2023	143	1 194 176
Reequilíbrio Financeiro 2023/2024	1 633 769	-
Reequilíbrio Financeiro 2024/2025	1 875 218	
	<u>3 509 130</u>	<u>1 194 176</u>

Decorrente do Acordo de Renovação celebrado em 30 de junho de 2020, que prorrogou o Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores pelo período adicional de 5 anos, com início a 1 de julho de 2020 e término no dia 30 do mês de junho de 2025, em 2024, procedeu-se ao registo do valor do reequilíbrio financeiro respeitante ao 2º semestre 2022 – 1º semestre 2023 no valor de 1.194 milhares de euros. Já em 2025, e após validação por parte da entidade externa competente, foi apurado o diferencial de 143 euros, cujo recebimento ocorreu durante o presente exercício.

A 31 de dezembro de 2025 encontram-se reconhecidos os reequilíbrios financeiros relativos ao período do 2º semestre de 2023 – 1º semestre de 2024 e ao período do 2º semestre de 2024 - 1º semestre de

⁷ Cf. previsto no n.º 3 da Cláusula 13.^a do Caderno de Encargos.

⁸ Cf. cláusula 21.^a do Caderno de Encargos.

2025, nos montantes de 1.633.769 euros e de 1.875.218 euros, respetivamente (conforme descrito na Nota 11).

Na presente data, o valor correspondente ao 2º semestre de 2023 – 1º semestre de 2024 no montante de 1.633.769 euros já se encontra liquidado. Relativamente ao montante de 1.875.218 euros, correspondente ao período de 2.º semestre de 2024 a 1.º semestre de 2025, o mesmo encontra-se ainda em processo de verificação e validação por parte da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas.

Não obstante a referida validação formal ainda não se encontrar concluída à data de aprovação das demonstrações financeiras, o Conselho de Administração entende que o reconhecimento deste montante cumpre os critérios estabelecidos na IAS 20 – Contabilização dos Subsídios do Governo e Divulgação de Apoios do Governo, nomeadamente no que respeita à existência de segurança razoável quanto ao seu recebimento e à fiabilidade da sua mensuração. Este entendimento baseia-se na aplicação consistente da metodologia de cálculo contratualmente definida e respetiva objetividade no seu apuramento face às demonstrações financeiras, bem como no histórico de execução de pedidos de reequilíbrio financeiro em períodos anteriores (materialmente consubstanciado em 2025), cujos desvios entre valores estimados e valores aprovados se têm revelado imateriais.

Relativamente ao montante respeitante ao 2º semestre de 2024 – 1º semestre de 2025, o mesmo encontra-se ainda em processo de validação, ao encargo da SRTMI.

25. Fornecimentos e serviços externos

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

	2025	2024
Vigilância e segurança	2 770 504	2 383 769
Conservação e reparação	421 663	600 747
Cedência de pessoal	409 820	428 785
Limpeza, higiene e conforto	271 125	233 509
Eletricidade	160 873	152 861
Seguros	94 277	98 969
Taxas de tráfego	61 000	50 857
Honorários e serviços especializados	54 665	57 068
Deslocações e estadas	32 257	25 975
Outros fluídos	30 275	20 995
Combustíveis	25 346	25 684
Outros	22 327	42 236
Água	18 625	20 254
Comunicações	17 739	24 701
<i>Management Fee</i>	11 336	16 636
	4 401 830	4 183 045

Os fornecimentos e serviços externos são a maior componente dos gastos operacionais da Empresa, representando em 2025 cerca de 72% (73% em 2024) do total dos gastos operacionais (excluindo gastos de reestruturação e amortizações).

O aumento verificado nos gastos com vigilância e segurança resulta da atualização do contrato de prestação de serviços com os bombeiros e empresa de segurança em 2024, cujo impacto total apenas se

fez sentir já em 2025, não obstante, o significativo aumento das horas extras registadas devido ao aumento operacional.

A redução registada na rubrica de conservação e reparação resulta do facto de terem ocorrido, em 2024, um conjunto de manutenções preventivas e pequenas intervenções localizadas que não se repetem todos os anos.

27. Outros rendimentos e ganhos

O detalhe da rubrica de outros rendimentos e ganhos encontra-se o no quadro seguinte:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Rendimentos suplementares	-	224 038
Total Outros rendimentos e Ganhos	-	224 038

Em 2025 não houve registo de rendimentos suplementares. A receita adicional de 224 mil euros, em 2024, foi reconhecida devido à alteração do tratamento contabilístico de despesas associadas a obras financiadas pelo Governo, que passaram a ser assumidas pelo GRA. Esta mudança eliminou o impacto negativo de anos anteriores.

26. 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		
Pessoal	1 317 797	1 217 472
Sub-total	1 317 797	1 217 472
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	294 090	274 240
Outros	111 059	83 600
Sub-total	405 149	357 840
Gastos com o pessoal	1 722 946	1 575 312

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

O aumento verificado em 2025 face a 2024 na rubrica de gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do aumento da atividade operacional e do impacto das negociações de acordos de Empresa face ao período homólogo. Os impactos gerados pelos acordos salariais celebrados em 2024 produziram efeitos apenas no 2º semestre desse exercício, enquanto em 2025 os respetivos impactos refletiram-se na totalidade do ano.

Gastos de reestruturação

Em 2025 e 2024 a Empresa registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas	39 211	224 529
Total	<u>39 211</u>	<u>224 529</u>

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho, a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada.

Em 2020, data de início do programa de pré-reformas, foi reconhecido na posição financeira um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 587.428 euros. Em 2022, fruto da revisão do valor de pré-reforma de um colaborador, a Empresa registou um aumento da responsabilidade. Em 2023, em consequência do adiamento da data de prevista de saída para situação de pré-reforma do colaborador com acordo firmado, foi efetuada nova revisão do valor da responsabilidade.

Já no exercício de 2024, tendo em conta o novo acordo de Empresa, verificou-se uma atualização da responsabilidade no valor de 224,5 milhares de euros, sendo a restante variação referente aos pagamentos efetuados.

O incremento da responsabilidade verificado em 2025, no montante de 39 milhares de euros, resulta da atualização dos pressupostos subjacentes ao reconhecimento da responsabilidade associada aos gastos de reestruturação, designadamente da atualização da taxa de desconto, da revisão da idade da reforma em conformidade com as disposições legais em vigor e do reconhecimento do custo financeiro anual (juro) associado à referida responsabilidade. O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reformas.

28. Outros gastos e perdas

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Impostos	-	2
Outros	9 031	2 616
Total outros gastos e perdas	<u>9 031</u>	<u>2 618</u>

29. Resultados financeiros

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Gastos financeiros		
Comissões, taxas e outros	41 655	52 229
Juros - partes relacionadas (Nota 32)	328 679	150 926
Juros de empréstimos obtidos	26 597	184
	<u>396 930</u>	<u>203 339</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 32)	759 890	445 187
	<u>759 890</u>	<u>445 187</u>
Diferenças de câmbio líquidas		
Diferenças de câmbio líquidas	474	210
	<u>474</u>	<u>210</u>

Os juros obtidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo SATA, SATA Holding e SATA Air Açores por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 32).

De referir que, no decorrer de 2023, foi realizada a reorganização societária do Grupo SATA de acordo com o definido no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia. Ver Nota 1.

30. 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 13)	(31 048)	(3 899)
Imposto diferido (Nota 8)	9 137	-
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	(74)	(1 960)
Imposto sobre o rendimento	<u>(21 985)</u>	<u>(5 859)</u>

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.

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Resultado antes de Imposto	1 958 967	(238 219)
Taxa de Imposto	14,0%	14,7%
	<u>274 255</u>	<u>(35 018)</u>
Tributação autónoma	1 795	3 899
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	74	1 960
Imposto diferido de Prejuízos Fiscais de anos anteriores	(9 137)	-
Ajustamento de RETGS	(229 745)	11 885
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	(19 808)	-
Diferenças temporárias sem imposto diferido	(14 036)	23 133
Derrama	18 587	-
	<u>21 985</u>	<u>5 859</u>
Imposto s/ rendimento	1,1%	-2,5%
Taxa efetiva de imposto	1,1%	-2,5%

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Taxa de imposto	14,00%	14,70%
Derrama	1,00%	-
	<u>15,00%</u>	<u>14,70%</u>

31. Contingências

Garantias bancárias

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

<u>Beneficiário</u>	<u>Início</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	512 611	512 611
Região Autónoma dos Açores	12-09-2025	911 272	-
		<u>1 423 882</u>	<u>512 611</u>

A garantia prestada à Secretaria Regional da Economia foi efetuada ao abrigo do Contrato de Concessão em vigor até 31 de dezembro de 2025.

Em setembro de 2025, foi emitida uma nova garantia bancária pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores, no montante de 911.272 euros, a favor da Região Autónoma dos Açores, destinada a assegurar

a prestação do serviço público aeroportuário nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e Aerogare das Flores.

Ativos e Passivos contingentes

Em 31 de dezembro de 2025, apenas os montantes associados aos períodos compreendidos até 30 de junho de 2025 reúnem as condições para reconhecimento contabilístico no âmbito do mecanismo de reequilíbrio financeiro previsto no Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil (Ver nota 24).

O montante que permanece por reconhecer respeita ao período correspondente à prorrogação extraordinária de seis meses do contrato de concessão, solicitada pela tutela para o período compreendido entre 1 de julho de 2025 e 31 de dezembro de 2025. À data do relato, não existe ainda validação por parte da entidade concedente quanto à metodologia de apuramento aplicável a este período, pelo que o montante associado a esse período não foi registado.

32. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2025, a Empresa é controlada pela SATA Holding que detém 100% do capital da Empresa, de acordo com a reorganização societária firmada no ano de 2023 (Ver Nota 1). O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2025 e 2024, são como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Serviços prestados		
SATA Air Açores	773 557	1 604 519
SATA Internacional - Azores Airlines	59 693	201 063
SRTMI	<u>1 999 548</u>	<u>1 967 696</u>
	<u>2 832 798</u>	<u>3 773 278</u>
Subsídios à exploração		
SRTMI	<u>3 509 130</u>	<u>1 194 176</u>
	<u>3 509 130</u>	<u>1 194 176</u>
Compras de serviços		
SATA Air Açores	181 064	147 118
SATA Internacional - Azores Airlines	289 756	332 500
SATA Holding	<u>11 336</u>	<u>16 636</u>
	<u>482 156</u>	<u>496 254</u>

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Rendimentos financeiros (Nota 29)		
SATA Air Açores	270 809	80 672
SATA Holding	489 082	364 515
	<u>759 890</u>	<u>445 187</u>
Gastos financeiros (Nota 29)		
SATA Internacional - Azores Airlines	327 198	149 386
SATA Holding	1 481	1 540
	<u>328 679</u>	<u>150 926</u>
	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Clientes (Nota 10)		
SRTMI	253 994	661 185
	<u>253 994</u>	<u>661 185</u>
Outras contas a receber (Nota 11)		
SATA Air Açores	8 262 335	2 366 975
SATA Holding	13 621 920	11 773 254
SRTMI	3 732 955	2 205 079
	<u>25 617 210</u>	<u>16 345 309</u>
Outras contas a pagar (Nota 18)		
SATA Internacional - Azores Airlines	13 046 991	6 426 930
SATA Holding- Imposto RETGS	31 048	-
SRTMI	6 065 468	3 879 802
	<u>19 143 507</u>	<u>10 306 732</u>

O montante a receber da SATA Holding resulta essencialmente da transferência do saldo a receber da SATA Air Açores, no seguimento da reorganização societária ocorrida em 2023.

A 31 de dezembro de 2025, a Empresa tem a pagar 13.046.991 euros (6.426.930 euros em 2024) à Azores Airlines, decorrente, sobretudo, de empréstimos obtidos para apoios de tesouraria, acrescido de juros.

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

33. 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.

34. Eventos subsequentes

Conflito Médio Oriente

Em fevereiro de 2026, o início do conflito no Médio Oriente, envolvendo os Estados Unidos da América, Israel e o Irão, originou um contexto de acentuada instabilidade geopolítica, com impactos relevantes ao nível macroeconómico e nos mercados globais.

As repercussões deste conflito traduziram-se num aumento significativo da volatilidade nos mercados financeiros e de *commodities*, em particular no setor energético, com pressões crescentes sobre os preços dos combustíveis, contribuindo igualmente para o agravamento das pressões inflacionistas e para uma deterioração das perspetivas de crescimento económico a nível global.

Embora a atividade da SATA Gestão de Aeródromos não esteja diretamente exposta à escalada dos preços dos combustíveis decorrente do conflito, os seus impactos fazem-se sentir de forma indireta, através dos efeitos que tal contexto provoca no setor do transporte aéreo regional. Acresce que a Empresa integra o Grupo SATA, que detém duas companhias aéreas diretamente afetadas por estes desenvolvimentos e cuja atividade é determinante para a continuidade do Grupo.

Adicionalmente, a atividade operacional da Empresa é integralmente desenvolvida numa região ultraperiférica, o que reforça a sua sensibilidade a eventuais perturbações nas cadeias de abastecimento, estando, por essa razão, a Empresa especialmente atenta a potenciais situações de escassez ou ruturas logísticas que possam afetar a continuidade da operação.

O desenvolvimento deste conflito caracteriza-se por um elevado grau de incerteza quanto à sua duração, extensão e intensidade, não sendo, à data, possível avaliar de forma fiável os eventuais impactos financeiros futuros que dele possam advir nos próximos meses.

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 sejam materiais para divulgação nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

CONTABILISTA CERTIFICADA



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Tiago Alexandre Carvalho Santos
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Bernardo António Oliveira
(Administrador)

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO EXERCÍCIO DE 2025

Senhor Acionista,

Nos termos das disposições legais e estatutárias aplicáveis, vimos apresentar o nosso Relatório e Parecer sobre o relatório de gestão, as demonstrações financeiras e a proposta de aplicação de resultados apresentados pelo Conselho de Administração da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

No desempenho das funções que nos estão cometidas, acompanhamos a atividade da Sociedade ao longo do exercício, analisámos a informação financeira produzida, obtivemos do Conselho de Administração os esclarecimentos considerados necessários e avaliámos, em termos globais, a adequação das políticas contabilísticas e a consistência da informação financeira.

Examinámos as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025, preparadas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS), conforme adotadas na União Europeia, bem como o respetivo relatório de gestão.

No âmbito da revisão legal das contas, emitimos, nesta data, a respetiva Certificação Legal das Contas, a qual deve ser lida em conjunto com o presente Relatório e Parecer.

Face ao exposto e tendo em consideração o conteúdo da Certificação Legal das Contas, somos de parecer que a Assembleia Geral delibere no sentido de:

- a) Aprovar o relatório de gestão e as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025;
- b) Aprovar a proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

Registamos o nosso agradecimento ao Conselho de Administração e aos colaboradores da Sociedade pela colaboração prestada.

Ponta Delgada, 30 de abril de 2026

O FISCAL ÚNICO



Catarina Isabel Furtado Pacheco, ROC n.º 1365

Registada na CMVM com o n.º 20160975

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 27.380.986 euros e um total de capital próprio de 3.106.999 euros, incluindo um resultado líquido de 1.936.982 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

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

Bases para a opinião com reservas

Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo às demonstrações financeiras, encontra-se em curso a reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”).

Consequentemente, conforme divulgado na nota 5.2 do anexo às demonstrações financeiras, encontra-se, à presente data, em preparação pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista único do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre os saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”), no montante de 8.262 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 2.367 milhares de euros), e da SATA Holding, S.A. no montante de 13.622 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 11.773 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2025, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

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

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



Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 2.794 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 21.884 milhares de euros respeitam a saldos a receber de empresas do Grupo SATA, conforme referido na secção "Bases para a opinião com reservas".

Chamamos a atenção para o facto de o Conselho de Administração referir que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 foram preparadas com base no pressuposto da continuidade das operações, tendo por base diversos fatores divulgados na nota 1.4 do anexo às demonstrações financeiras.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4 do anexo às demonstrações financeiras, a continuidade das operações encontra-se 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 Entidade, da SATA Air Açores e da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. ("SATA Internacional"); (iii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado até 31 de dezembro de 2026 e da obtenção de eventual suporte financeiro adicional no âmbito das interações em curso com a Comissão Europeia, consubstanciado em apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos; (iv) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional; (v) da concretização do processo de cisão e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala; (vi) da conversão dos empréstimos concedidos por empresas do Grupo SATA em capital; e (vii) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira.

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

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

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

Ênfases

a) Chamamos a atenção para o divulgado na nota introdutória do anexo às demonstrações financeiras, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e conseqüente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2026, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.



b) Chamamos a atenção para o divulgado na nota 34 do anexo às demonstrações financeiras, nomeadamente quanto à elevada incerteza associada aos impactos do conflito no Médio Oriente no setor do transporte aéreo e, conseqüentemente, na atividade operacional do Grupo SATA e da Entidade.

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

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;

- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

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

Ponta Delgada, 30 de abril de 2026



Catarina Isabel Furtado Pacheco, ROC n.º 1365
Registada na CMVM com o n.º 20160975

Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 27.380.986 euros e um total de capital próprio de 3.106.999 euros, incluindo um resultado líquido do exercício de 1.936.982 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

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

Bases para a opinião com reservas

Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso a reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”). Consequentemente, conforme divulgado na nota 5.2 do anexo contendo as notas explicativas, está a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista único do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade dos saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”), no montante de 8.262 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 2.367 milhares de euros), e da SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) no montante de 13.622 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 11.773 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2025, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

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

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

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: Njg1Y2ZiNGYwMTE3NThtjYU1ZGQ3NTc1fD4NDEyODMxMTU0MzQ4NDM3MDI8UKE=

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 2.794 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 21.884 milhares de euros respeitam a saldos a receber de empresas do Grupo SATA, conforme referido na secção “Bases para a opinião com reservas”.

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 Entidade, da SATA Air Açores e da Sata Internacional – **Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”)**, (iii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado até 31 de dezembro de 2026 e da obtenção de eventual suporte financeiro adicional no âmbito das interações em curso com a Comissão Europeia, consubstanciado em apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iv) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (v) da concretização do processo de cisão e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala, (vi) da conversão dos empréstimos concedidos por empresas do Grupo SATA em capital, e (vii) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira.

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

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

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

Ênfases

a) Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e conseqüente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2026, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

b) Chamamos a atenção para o divulgado na nota 34 do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente no que diz respeito à elevada incerteza atual associada aos impactos do conflito no Médio Oriente no setor do transporte aéreo e, conseqüentemente, na atividade operacional do Grupo SATA e da Entidade.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;

d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;

e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e

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

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

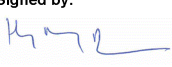
Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

30 de abril 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: F1B51D14-C749-4103-AA99-7FB682E3D850

Status: Concluído

Assunto: CLC SATA - Gestão de Aeródromos S.A. - RA - 2025-12-31

Envelope fonte:

Documentar páginas: 4

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: 134.238.98.198

Rastreamento de registros

Status: Original

Portador: Ana Rita Neto

Local: DocuSign

30/04/2026 18:03:09

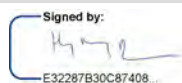
ana.rita.neto@pwc.com

Eventos do signatário

Assinatura

Registro de hora e data

Hugo Miguel Dias



Enviado: 30/04/2026 18:04:24

hugo.miguel.dias@pwc.com

Visualizado: 30/04/2026 18:05:19

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

Assinado: 30/04/2026 18:06:56

Adoção de assinatura: Imagem de assinatura carregada

Usando endereço IP: 34.99.248.83

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	30/04/2026 18:04:24
Entrega certificada	Segurança verificada	30/04/2026 18:05:19
Assinatura concluída	Segurança verificada	30/04/2026 18:06:56
Concluído	Segurança verificada	30/04/2026 18:06:56
Eventos de pagamento	Status	Carimbo de data/hora