



 azores Airlines

2024

RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO

AZORES AIRLINES



Bem-vindo a bordo

A Azores Airlines é uma companhia aérea subsidiária da SATA Holding, responsável por assegurar as ligações aéreas entre o Arquipélago dos Açores e o exterior. A sua principal missão é garantir o transporte regular de passageiros e mercadorias, mantendo o foco na conectividade da região com o mundo.

Com três décadas de atividade, a Azores Airlines desempenha um papel complementar à missão do Grupo SATA, contribuindo para a coesão territorial ao assegurar as ligações entre as nove ilhas dos Açores e entre o arquipélago e diversos destinos nacionais e internacionais.

Índice

1 Grupo SATA

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

2 Modelo de Governo

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

3 Social

- 34 INDICADORES CHAVE
- 36 AS NOSSAS PESSOAS
- 40 OS NOSSOS CLIENTES E COMUNIDADE

4 Ambiente

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

5 Desempenho

- 60 INDICADORES CHAVE
- 62 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 64 TRANSPORTE AÉREO EM 2024
- 66 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 68 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 74 SOBRE O RELATÓRIO
- 75 GLOSSÁRIO
- 76 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

6 Anexos

- 78 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
- 83 RELATO DA TAXONOMIA AMBIENTAL
- 85 METODOLOGIAS
- 88 ANEXOS FINANCEIROS

Mensagem

do Conselho de Administração



Nota Introdutória

A presente nota introdutória foi redigida no momento de fecho de contas e de análise global do exercício de 2024. Para este Conselho de Administração, que tomou posse sensivelmente a meio do ano, o Relatório de Atividade e Contas agora apresentado confirma que as perceções retiradas numa primeira análise, realizada nas primeiras semanas após a nossa entrada em funções, se revelaram ajustadas à realidade que os números hoje espelham.

Ao assumirmos a liderança das empresas do grupo, em julho de 2024, encontrámos um conjunto de decisões operacionais e comerciais já tomadas e iniciadas, cuja execução teve de ser mantida até ao final do exercício, em respeito pelos compromissos previamente assumidos. A mesma lógica foi seguida relativamente a decisões de gestão na área dos recursos humanos.

Perante esta situação, os desafios foram bem claros desde o primeiro dia:

- a) Manter as medidas que tinham registado um contributo positivo no primeiro semestre de 2024;
 - b) Adotar, o mais rapidamente possível, as medidas que invertissem os aspetos que tinham contribuído negativamente para os desafiantes resultados do primeiro semestre de 2024, sem prejuízo das limitações e condicionalismos referidos no parágrafo anterior;
 - c) Assegurar a prossecução dos compromissos assumidos pelo Governo da República com a Comissão Europeia.
- Para o efeito, o Conselho de Administração desenvolveu e implementou o Plano de Sustentabilidade Financeira do Grupo SATA, tendo sido o guião de atuação nos primeiros meses de gestão do Grupo.

O ano de 2024 deu continuidade à trajetória de crescimento da atividade do grupo, consolidando a recuperação iniciada no período pós-pandemia da COVID-19, que permitiu reposicionar o grupo face a outras companhias aéreas e em contraciclo com a média do setor da aviação comercial.

Essa capacidade de superação culminou, em 2024, com a obtenção de um novo recorde de passageiros transportados: cerca de 2,8 milhões, no total do grupo. No entanto, o crescimento da atividade da empresa foi suportado em novas rotas, não assentes na Missão do Grupo, que não demonstraram os níveis de rentabilidade adequados e proporcionais à capacidade financeira do Grupo SATA, razão pela qual o Plano de Exploração de 2025 reflete um relevante ajustamento no posicionamento comercial da SATA, recentrando a sua atividade na sua missão – assegurar a acessibilidade dos Açorianos, com destaque para Portugal continental, mas também a ligação à sua diáspora, nomeadamente o continente americano.

Do ponto de vista operacional e financeiro, os dados disponíveis evidenciam que a aposta na consolidação de rotas históricas, bem como na exploração de rotas complementares, produziu

resultados aquém do esperado, tendo, por isso, sido abandonadas as apostas que não completavam a rede natural de destinos, não passavam pelos Açores e que obrigaram, em 2024, ao recurso de aluguer de aeronaves, agravando inevitavelmente a parcela de custos operacionais. Simultaneamente, a análise efetuada permite reforçar a convicção de que o plano de reestruturação apresentado em 2022 – no contexto da ajuda de Estado autorizada pela Comissão Europeia – contempla medidas que, sendo executadas com a celeridade necessária, continuarão a permitir a aproximação progressiva ao equilíbrio financeiro.

Com base nos resultados observados e na análise da situação existente, este Conselho de Administração priorizou a retoma das medidas anteriormente previstas, ajustando o plano de sustentabilidade em vigor. Assim, o número de medidas estratégicas foi ampliado de 20 para 40, com o objetivo de maximizar receitas e reduzir custos. Estas novas orientações assentam em três pilares fundamentais – operacional, comercial e financeiro – e incidem, de forma dirigida, sobre as áreas que apresentaram menor desempenho ao longo de 2024.

Embora dedicadas a uma operação aérea aparentemente resguardada pela posição geográfica ultra-periférica do Arquipélago dos Açores, as companhias aéreas do Grupo SATA continuarão a conviver com a forte concorrência que caracteriza o setor, com as reduzidas margens de lucro da atividade; com a disrupção nas cadeias de abastecimento que têm afectado áreas nevrálgicas como a manutenção de aeronaves e atividade de handling, que comprometem a eficiência operacional de companhias aéreas que operam com a frota reduzida ao essencial.



Quanto a 2025, o ano decorre com sinais operacionais encorajadores. O desempenho do primeiro trimestre foi superior ao do período homólogo e, ainda que seja prematuro extrapolar esse comportamento para o restante exercício, é justo reconhecer e agradecer o empenho dos trabalhadores do Grupo SATA num contexto de mudança que é particularmente exigente. Temos plena consciência dos desafios que se colocam ao setor da aviação comercial e, mais ainda, face à especificidade das empresas do grupo, cuja missão de servir o Arquipélago dos Açores se mantém inalterada.

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, (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 2025, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos da obtenção adicional de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, (v) a capacidade de financiamento da SATA no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e (vi) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da 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 ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, 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 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 total de cerca de 65 milhões de euros, que visam contribuir de forma decisiva para a melhoria dos resultados económicos, bem como para a redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os reflexos positivos do referido plano conduzem à expectativas de uma evolução positiva no Orçamento de 2025, e são já visíveis nos primeiros meses de 2025.

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (ii) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iii) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, (iv) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, (v) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding em capital, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA (vi) da concretização do processo de privatização da Sata Internacional e (vii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.

Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores anteriormente 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.



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



Servimos o arquipélago dos Açores ao exterior com base em princípios que nos definem: a genuinidade no que fazemos, a hospitalidade que nos representa e a liderança com que enfrentamos cada desafio.



Visão

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

Missão

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

Valores

Genuinidade,
na paixão que temos pelo que fazemos.

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

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

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





Grupo SATA

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

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

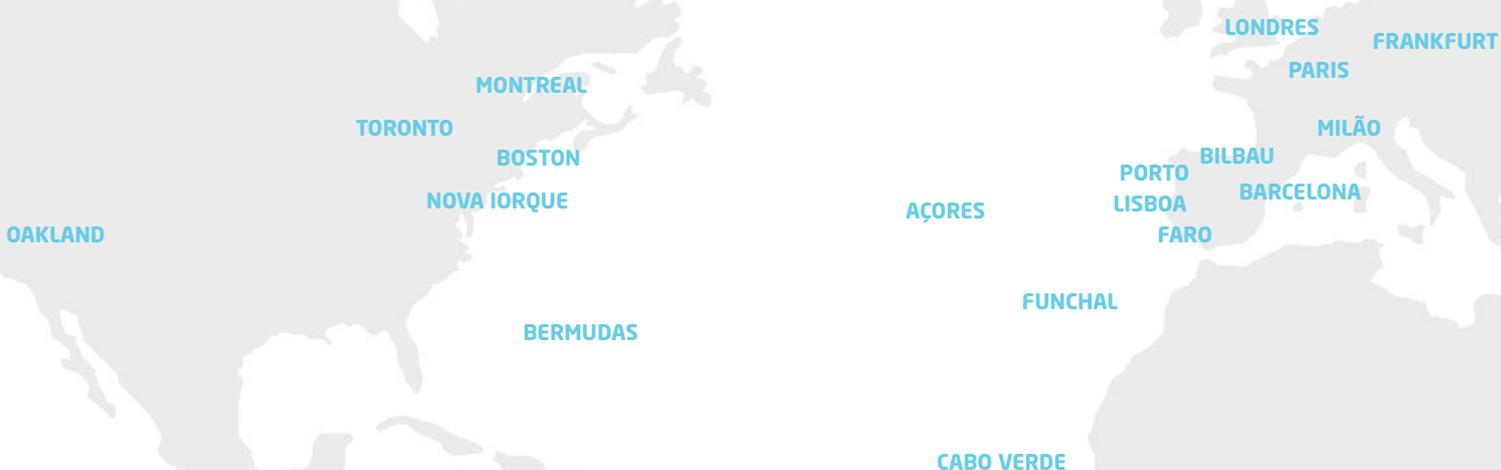


31
destinos

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

21
parceiros

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



Mapa de Rotas

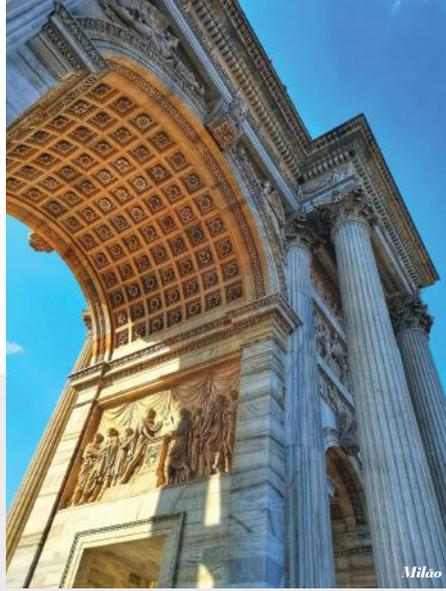
Destinos para onde voámos em 2024

Bermudas Boston Nova Iorque
Oakland Toronto Montreal
Lisboa Porto Açores Funchal Faro
Barcelona Frankfurt Paris Bilbao
Londres Milão Cabo Verde





Paris



Milão



Bilbau



Frankfurt



Toronto



Faro



Acores



Montreal



Nova Iorque



Cabo Verde



Lisboa



Londres

*A nossa frota conta com
aeronaves modernas,
eficientes e confortáveis*



O Grupo SATA realizou importantes investimentos com vista à renovação da sua frota.

A integração das aeronaves Airbus A320neo, Airbus A321neo e Airbus A321neoLR visa proporcionar aos passageiros uma melhor experiência de voo, contribuindo, ainda, para alcançar objetivos de sustentabilidade ambiental.

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



A frota da **Azores Airlines**

inclui presentemente:
Airbus A321-253neoLR;
Airbus A321-253neo;
Airbus A320-200neo;
Airbus A320-214.





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



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

O A320neo economiza 20% de combustível e reduz as emissões de CO₂ quando comparado com aeronaves Airbus da geração anterior.

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



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

Rumo a um futuro mais sustentável

Neste relatório acompanhamos os progressos definidos no nosso plano estratégico 2022-2050 e destacamos algumas ações implementadas em 2024. Ao longo do relatório de atividade estabelecemos a relação entre as ações implementadas e os objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) alcançados com estas medidas. É a combinação de todos estes elementos, que permite garantir o equilíbrio na gestão no dia a dia e a sustentabilidade das nossas empresas no longo prazo.

>> Consulte o nosso Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050 na pág 78.

Seis Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 3, 5, 8, 12, 13, 16) foram considerados prioritários em 2024, por terem influência direta na redução dos impactos provocados pela atividade e no progresso sustentável da organização. Outros objetivos de sustentabilidade são mencionados, tendo em conta o contributo indireto oferecido, designadamente, através do estabelecimento de parcerias com organizações que desenvolvem projetos com enfoque nas causas sociais e ambientais.



Meta 3.4

Até 2030, reduzir num terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar.

Indicador:

- > Taxa de mortalidade atribuída a doenças do aparelho circulatório, tumores malignos, diabetes mellitus e doenças crónicas respiratórias.
- > Taxa de mortalidade por lesões autoprovocadas intencionalmente (suicídio).



Meta 5.5

Garantir a participação plena e efetiva das mulheres e a igualdade de oportunidades para a liderança em todos os níveis de tomada de decisão na vida política, económica e pública.

Indicador:

Proporção de mulheres em cargos de chefia.



Meta 8.5

Até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e para as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor.

Indicador:

Ganho médio e carga horária dos trabalhadores por conta de outrem, por género, grupo etário, profissão e população com incapacidade.



Meta 12.4

Alcançar a gestão ambientalmente correta dos produtos químicos e de todos os resíduos, ao longo de todo o seu ciclo de vida, de acordo com os quadros internacionais acordados, e reduzir significativamente a sua libertação para o ar, água e solo, de modo a minimizar os seus impactos negativos sobre a saúde humana e o meio ambiente.

Indicador:

Quantidade de resíduos perigosos gerados per capita e proporção de resíduos perigosos tratados, por tipo de tratamento.



Meta 13.2

Integrar medidas relacionadas com alterações climáticas nas políticas, estratégias e planos nacionais.

Indicador:

Emissões totais de gases de efeito estufa por ano.



Meta 15.7

Tomar medidas urgentes para acabar com a caça ilegal e o tráfico de espécies da flora e fauna protegidas e agir no que respeita tanto a procura quanto a oferta de produtos ilegais da vida selvagem.

Indicador:

Proporção de espécimes selvagens comercializados que foi objeto de furtivismo ou traficada ilicitamente.



Meta 16-b

Promover e fazer cumprir leis e políticas não discriminatórias.

Meta 16.5

Reduzir substancialmente a corrupção e o suborno.

Meta 16.6

Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes.

Indicador:

Proporção da população que reportou ter-se sentido pessoalmente discriminada ou assediada nos últimos 12 meses por motivos de discriminação proibidos no âmbito da legislação internacional dos direitos humanos (dados proxy).





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 monitorar e aprimorar constantemente a conformidade com o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) e outras legislações relacionadas 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, segundo os Princípios de Bom Governo das empresas do Setor Empresarial do Estado;

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. **Realizamos diversas ações de formação 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*, foi aprovado o Código de Conduta do Fornecedor, tendo já sido iniciado o 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 Azores Airlines	2024	2023
Potencialmente éticas	6	0
Efetivamente éticas	10	4
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	2	5
Corrupção e infrações conexas	0	0

Das 18 incidências registadas, 10 foram submetidas a processo de inquérito em contexto laboral, ao abrigo das disposições do Código do Trabalho. Por último, importa salientar que 7 das incidências resultaram em instauração de procedimento disciplinar. Especificamente no âmbito da Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas não foram recebidas quaisquer denúncias nem identificadas operações suspeitas em 2024.

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 denunciadores 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
Vice-Presidente: Pedro Aguiar Ribeiro da Costa
Secretário: Joana Torres Decq Mota

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 3 | % de participação: 100%

Principais deliberações

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

CONSELHO FISCAL

Presidente: Rúben Mota Cordeiro
Vogais do Conselho Fiscal: Catarina Isabel Furtado Pacheco, Vera Silva Amaro

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 5 | % de participação: 100%

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Manuel Luís Fernandes Branco
Sociedade UHY & Associados, SROC, Lda

Remuneração

15.600€ pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.

Modelo de Governo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

Presidente do Conselho de Administração

Remuneração

13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

Reuniões

N.º reuniões: 18 | % de participação: 100%

Pelouros

- Secretaria Geral
- Direção de Vendas & Marca, Marketing e Comunicação
- Direção de Sustentabilidade
- Direção de Desenvolvimento de Pessoas
- Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
- Direção de *Governance* e *Compliance* Legal
- Direção de *Corporate Business Development*
- Direção de Rede e Receita
- Gabinete de Auditoria Interna
- Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança e Saúde no Trabalho
- Gabinete de Serviços Jurídicos
- Gabinete de Proteção de Dados
- SATA Gestão de Aeródromos



Dinis Miguel Carvalho Modesto

Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

Reuniões

N.º reuniões: 18 | % de participação: 95%

Pelouros

- Direção Financeira, que inclui: i) Direção de Contabilidade e Fiscalidade e ii) Direção de Finanças Corporativas
- 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
- Gabinete de Despacho Aduaneiro
- Gabinete de Segurança da Informação
- Gabinete de Equipamentos e Património



José Carlos Laia Roque

Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

Reuniões

N.º reuniões: 18 | % de participação: 100%

Pelouros

- Direção de Operações de Voo
- Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações
- Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade
- Direção de Manutenção de Aeronaves
- Direção de Operações Terrestres
- Gabinete de Segurança
- Gabinete de Monitorização da Conformidade
- Gabinete de Segurança Operacional
- Gabinete de Planeamento de Emergência
- Coordenação e Controlo Operacional

Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira

João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte

A 2 de maio de 2024, na sequência da saída da Presidente do Conselho de Administração e do Administrador com o pelouro financeiro, o restante Conselho de Administração da SATA Holding, composto pelo Eng. José Carlos Laia Roque, pelo Dr. Bernardo António Oliveira e pelo Dr. João Crispim Ponte, cooptou a Dra. Carla Neto, responsável pela Direção Financeira da empresa, para assumir o cargo de administradora com o pelouro financeiro.

José Carlos Laia Roque

Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º12-A/2010 de 30 de junho.

Reuniões

N.º reuniões: 5 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Carla Martins Neto

Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

Reuniões

N.º reuniões: 5 | % de participação: 100%

Pelouros

Direção Financeira que inclui: i) Direção de Contabilidade e Fiscalidade e ii) Direção de Finanças Corporativas	viii) Planeamento e Suporte
Direção <i>Revenue Accounting</i>	Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
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	Gabinete de Auditoria Interna
	Direção de <i>Corporate Business Development</i>
	Direção de Sustentabilidade
	Direção de Desenvolvimento de Pessoas
	Gabinete de Segurança da Informação
	Gabinete de Equipamentos e Património
	Gabinete de Relações Laborais

Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira

João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte

Modelo de Governo

A 11 de julho de 2024, tomaram posse os novos e atuais administradores do Grupo SATA: Rui Coutinho, Sandro Raposo e Tiago Santos.



Rui Miguel Furtado Coutinho

Presidente do Conselho de Administração

Remuneração

13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

Reuniões

N.º reuniões: 28 | % 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 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

Reuniões

N.º reuniões: 28 | % 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 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

Reuniões

N.º reuniões: 28 | % 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

Gestão do risco

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

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. Devido à imprevisibilidade do par EUR/USD, o Grupo SATA fez com que o risco da estratégia de proteção tenha sido superior em 2024 tendo optado por uma abordagem de menor proteção a curto/médio prazo e reagindo de acordo com as tendências verificadas.

Deste modo, a proteção de câmbio EUR/USD fixou-se nos 20% do total de necessidades de USD neste ano o que permitiu uma poupança aproximada de 300m EUR, considerando os câmbios à data da transação da moeda.

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, diante do 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, foi subscrito um novo produto financeiro, denominado “collar”, que oferece um cap para a Euribor e um floor mínimo, com prémio em caso de ultrapassagem do cap e pagamento caso as taxas caiam abaixo do floor. A revogação antecipada do plano anterior resultou no recebimento de 1.122.600 EUR. Com as duas soluções de proteção, foi garantida, em 2024, uma poupança de 252.932,23 EUR.

Risco de combustível

Em 2024, assistimos no combustível a uma trajetória descendente do seu custo unitário, contudo manteve a sua forte expressão na estrutura de custos do Grupo SATA, assim como a sua elevada volatilidade, que decorre do comportamento dos mercados internacionais, o que implica uma atenção especial a este custo que apresenta permanentemente elevado risco de evolução, que em situações de crescimento impacta fortemente do ponto de vista negativo, nas contas da empresa à semelhança do que já se verificou 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 na área operacional de um Gabinete de Monitorização da conformidade, que assegura o suporte de 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 enfrentar os desafios do setor aéreo.

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

Os impactos das alterações climáticas traduzem-se em riscos ambientais para o Grupo SATA. Para além dos potenciais efeitos nefastos no ar, solo e água, os desafios do setor e a alteração dos vários diplomas legais no âmbito ambiental podem representar variações no preço das licenças de carbono (CO₂), nas taxas de valorização de resíduos, na aplicação de coimas e na necessidade de investimento progressivo para aplicação de soluções ecológicas, incrementando significativamente os custos operacionais. Com o objetivo de cumprir com os compromissos mundiais para a redução dos impactos ambientais e propor estratégias na organização aliadas à monitorização permanente dos respetivos indicadores, promovemos a identificação dos riscos e as respetivas medidas de mitigação, assegurando, também, o acompanhamento das metas e dos objetivos definidos. Neste sentido, em parceria com a IATA, o Grupo SATA alcançou em 2022 a Certificação IEnvA, programa que tem como objetivo ajudar as companhias aéreas a melhorar o seu desempenho ambiental, garantindo que as suas operações estejam em conformidade com as melhores práticas e regulamentações ambientais.

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.

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) um plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas (PPR); ii) uma política anticorrupção; iii) um canal de denúncias; iv) um programa de formação. O nosso 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

Sistemas de informação e 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 e a Cibersegurança como objetivos estratégicos e requisitos fundamentais do 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

Reconhecemos que os nossos recursos humanos são a base do nosso sucesso. Por isso, dedicamo-nos a criar um ambiente de trabalho saudável e motivador, que garanta a segurança e o bem-estar de cada trabalhador. Em 2024, continuámos a promover programas de formação e iniciativas focadas na saúde e bem-estar, com o objetivo de fortalecer as nossas equipas e capacitá-las a oferecer um serviço de excelência aos nossos clientes e à comunidade.

Alinhamento com os ODS



Social

Trabalhadores

815

ano 2023: 739
ano 2022: 652

Horas de formação

36.626

ano 2023: 32.651
ano 2022: 30.655

Consultas médicas realizadas

351

ano 2023: 515
ano 2022: 567

Os nossos clientes e parceiros

Em 2024, introduzimos diversas soluções com o objetivo de otimizar processos em diferentes áreas da empresa, enquanto aprimoramos a qualidade dos serviços oferecidos aos nossos clientes e parceiros.



A nossa comunidade

Em 2024, continuámos a ir além do transporte diário de passageiros e mercadorias, reafirmando o nosso compromisso com o bem-estar das comunidades em que atua. Este empenho ficou patente através da realização de várias ações de apoio a iniciativas solidárias, culturais e desportivas, reforçando o nosso papel ativo na sociedade.



As nossas pessoas



TRABALHADORES POR GÉNERO

Os dados relativos à distribuição de trabalhadores por género na Azores Airlines indicam uma composição praticamente equilibrada, com 49% de mulheres e 51% de homens.

Reconhecemos que a diversidade e inclusão no local de trabalho são fundamentais para promover um ambiente mais dinâmico e inovador, representativo das diversas perspetivas e experiências.



TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

A distribuição geográfica dos trabalhadores da Azores Airlines permanece constante em relação ao ano anterior, com a maior parte dos trabalhadores nas ilhas dos Açores, o que evidencia a relevância estratégica da região para as operações da empresa.

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

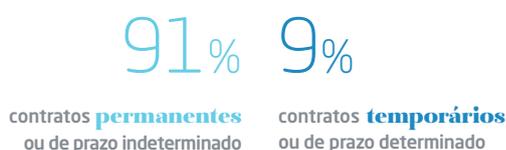
Trabalhadores por faixa etária	2024	2023	2022
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	18	18	20
Geração X (1965-1984)	466	468	472
Geração Y (1985-1999)	293	235	191
Geração Z (a partir de 2000)	38	18	9
Geração Y em funções de liderança	18	10	5

O investimento no crescimento da Geração Y reflete o compromisso da Azores Airlines em promover um ambiente de trabalho diversificado, valorizando as competências digitais, a inovação e a flexibilidade desta geração, sem descuidar a importância da experiência e do conhecimento das gerações anteriores.

Acreditamos que a partilha de conhecimentos e experiências entre diferentes gerações enriquece o ambiente de trabalho e reforça a cultura organizacional.

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO

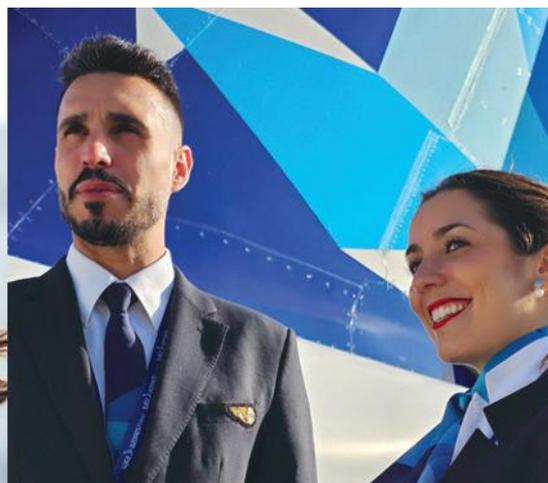


O compromisso da Azores Airlines com a estabilidade e segurança no emprego reflete-se na elevada percentagem de contratos permanentes (91%). Os 9% de trabalhadores com contratos temporários desempenham um papel essencial na adaptação às flutuações sazonais das necessidades operacionais da empresa.

INDICADORES DE FORMAÇÃO

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	1.600	207	212	805
Volume de horas	22.794	1.512	8.361	3.960

Em 2024, destacamos o sucesso do plano de formação transversal *Training Check-in*, que, com uma vasta gama de temáticas e inscrição opcional, contou com a participação de 512 formandos da Azores Airlines de diversas áreas da empresa.



SATA saudável

Consultas médicas periódicas

210

ano 2023: 385
ano 2022: 346

Consultas médicas ocasionais

43

ano 2023: 57
ano 2022: 95

Consultas médicas de admissão

98

ano 2023: 73
ano 2022: 126



O Programa SATA Saudável tem como objetivo proporcionar um ambiente de trabalho que promova o bem-estar e a saúde mental, garantindo a segurança e o equilíbrio dos trabalhadores, ao mesmo tempo que minimiza o impacto dos riscos psicossociais. Para além das consultas de rotina obrigatórias, dos rastreios de saúde regulares e da comparticipação de seguros de saúde para todos os trabalhadores, continuamos a desenvolver projetos e parcerias que visam apoiar o equilíbrio físico e mental de todos.

Este programa foi criado com o intuito de oferecer a todos os trabalhadores um ambiente de trabalho saudável, baseado em três pilares fundamentais: Promoção, Prevenção e Intervenção.



Em linha com a nossa política de Sustentabilidade Social, Cidadania e Voluntariado, mantemos a parceria com a empresa UPNDO.

323

Trabalhadores inscritos na app¹

33.60

Kms percorridos no total¹

5.000€

Valor de doações¹



A UPNDO é uma plataforma digital que combina uso de elementos e técnicas de jogos, competição positiva e responsabilidade social, monitorizando a atividade física dos seus utilizadores e combatendo o sedentarismo no local de trabalho.

Esta colaboração traz um benefício duplo, ao converter a atividade física dos trabalhadores participantes em doações para ONGs escolhidas por eles, gerando benefícios para a comunidade.

¹Valores referentes ao universo do Grupo SATA.

Consultas de psicologia em parceria com a Workwell

Disponibilizámos um serviço de acompanhamento psicológico totalmente personalizado, abrangendo teleconsultas confidenciais e anónimas, *webinars* mensais sobre bem-estar e autocuidado, e uma linha de apoio psicológico ativa 24 horas por dia, garantindo aos nossos trabalhadores suporte contínuo e acessível a qualquer momento.

Consultas de psicologia efetuadas¹

310

ano 2023: 183

Atendimentos telefónicos da linha de apoio psicológico¹

2

ano 2023: 150

Em 2024 oferecemos, também, a possibilidade dos trabalhadores fazerem consultas de nutrição, sono e aconselhamento financeiro.

- 22 vídeo-consultas de nutrição
- 1 vídeo-consulta de sono
- 1 vídeo-consulta de aconselhamento financeiro

Durante o ano de 2024 foram efetuados 29 rastreios nas diversas Escalas do Grupo SATA, abrangendo um total de 174 trabalhadores.

Participação nos “Wellbeing Games”

Os “Wellbeing Games” são uma competição multidesportiva entre empresas, concebida para fomentar o bem-estar dos trabalhadores. Este evento proporciona um ambiente dinâmico e descontraído, onde os participantes representam a sua empresa em diversas modalidades desportivas ao ar livre. Para além da componente competitiva, promove a saúde, o espírito de equipa, o *networking*, a motivação, a produtividade e contribui para a redução do absentismo.

Na edição de 2024 dos WBG, o Grupo SATA esteve representado por 30 trabalhadores de diferentes escalas - Ponta Delgada, Terceira, Horta e Pico - incluindo equipas de Tripulação Técnica e de Cabine.

Os nossos clientes

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

8,7 MILHÕES

de visitas ao nosso site

206.760

chamadas atendidas

ano 2023: 165.101

119.595

emails tratados

ano 2023: 82.935

25.642

live chat e Messenger

ano 2023: 28.722

141.610

live Boot

450.540

membros SATA IMAGINE

11,68% aumento
de membros
comparativamente
a 2023

Utilização da tecnologia para otimizar processos

No ano de 2024, o Grupo SATA deu passos significativos na melhoria dos seus serviços através da implementação de várias aplicações inovadoras.

- A aplicação SGOK, melhorou a gestão de informação dos monitores de *check-in*, *hall* de entrada do aeroporto, porta (gate) e informações nos aeroportos geridos pela SATA Gestão de Aeródromos nos Açores.

- O ASC (*Amadeus Service Changer*) facilita a gestão de reservas e irregularidades, automatizando o processo de remissão de bilhetes e serviços das reservas afetadas, tornando o processo mais eficiente e menos suscetível a erros.

- A aplicação *Catering* tornou a gestão de pedidos das refeições especiais a bordo mais eficiente.

- Para melhorar a experiência dos nossos passageiros, desenvolvemos uma página no site da SATA Azores Airlines dedicada ao Pedido de Despesas. Esta página permite que os passageiros submetam despesas para reembolso, automatizando um processo anteriormente manual e, assim, reduzindo o tempo de resposta ao cliente.

Iniciativas de Promoção em 2024

Em 2024, demos continuidade ao nosso compromisso com a promoção das regiões, através de novos projetos estratégicos e a consolidação de parcerias importantes.

Destacamos a campanha de promoção turística da Região Autónoma dos Açores, que abrangeu mercados chave como França, Espanha, Alemanha, Milão e Canadá (Montreal e Toronto), além

de reforçarmos a colaboração com a *Visit Azores* e o Turismo Portugal. No seguimento de iniciativas anteriores, também intensificámos a nossa relação com a Associação de Promoção da Madeira, com uma campanha dirigida ao mercado dos Estados Unidos, em Nova Iorque.

Em 2024, reafirmámos o nosso compromisso com a comunidade ao impulsionar ações solidárias e expandir a nossa presença nos mercados, através de mupis, revistas, jornais e *banners* digitais, ampliando significativamente a nossa visibilidade e estreitando a conexão com as pessoas.

Continuámos a nossa tradição de mimar os passageiros durante as épocas festivas, oferecendo pequenos presentes, como chocolates e lembranças, além de entretenimento a bordo. O nosso objetivo foi transformar cada viagem numa experiência inesquecível, reafirmando o nosso compromisso com a satisfação e o bem-estar dos passageiros.

Estivemos presentes nos principais mercados através de campanhas estratégicas, tanto *offline* como digitais. Participámos em feiras e eventos, promovendo os nossos destinos com um foco especial na qualidade e na segurança. As nossas campanhas incluíram anúncios em meios de comunicação tradicionais bem como uma forte presença nas redes sociais e outras plataformas digitais.

61 Campanhas

44 Presenças em eventos



Carnaval



Aniversário SATA



Mês da Criança



Participação nas festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres



BTL 2024

Redes Sociais

15.469
novos seguidores

- f + 6.352
- in + 4.969
- ig + 3.932
- tw + 216

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

- f 13,16%
- in 10,66%
- ig 6,46%
- tw 14,77%



Batismo de fogo



Giveaway



Ação de solidariedade



Rota Ponta Delgada - Faro

Ambiente

As companhias aéreas foram pioneiras na adoção de medidas que promovem a diminuição da pegada ambiental. Apesar de se verificar um maior consumo de combustível, consequente da crescente operação aérea, continuamos a apresentar, gradualmente, uma melhoria na eficiência carbónica por passageiro transportado.

Alinhamento com os ODS



Ambiente

Emissões de CO₂ Âmbitos 1 e 2 (tCO₂)

303.756

ano 2023: 250.028

ano 2022: 186.829

Fuel Viaturas (l)

2.835

ano 2023: 2.574

ano 2022: 2.381

Emissões por passageiro (gCO₂/PKM)

77,4

ano 2023: 78,0

ano 2022: 80,8

Eletricidade (KWh)¹

281.926

ano 2023: 91.339

ano 2022: 123.947

Resíduos (t)

2,2

ano 2023: 2,3

ano 2022: 3,1

Jet Fuel(t)

95.540

ano 2023: 79.358

ano 2022: 59.282

¹Foram considerados os seguintes cálculos de estimativa:
Eletricidade - Tarifa de Baixa Tensão Normal (Fonte: Eletricidade dos Açores)



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.

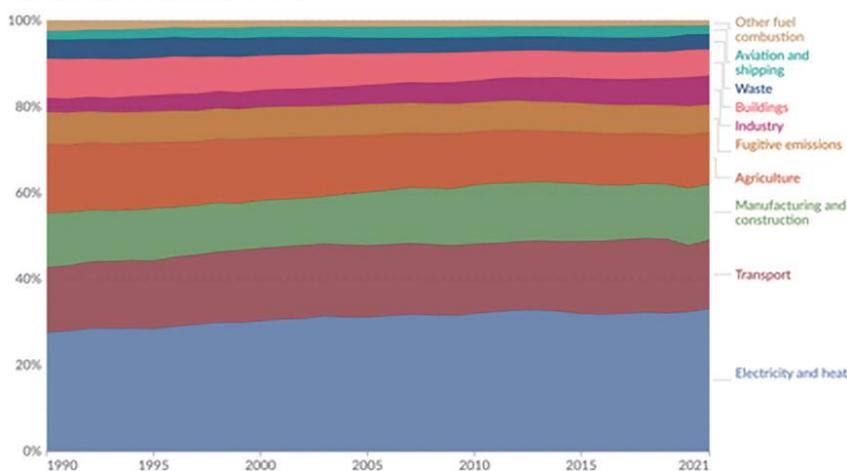
77ª Assembleia Geral Anual da IATA em 2021
e 41ª Assembleia Geral da ICAO em 2022

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.

Greenhouse gas emissions by sector, World, 1990 to 2021

Greenhouse gas emissions¹ are measured in tonnes of carbon dioxide-equivalents² over a 100-year timescale. Land-use change emissions are not included.



Data source: Climate Watch (2024)

OurWorldinData.org/co2-and-greenhouse-gas-emissions | CC BY

As organizações representantes do transporte aéreo (ICAO, IATA, ERA) elaboraram roteiros, nos quais definem as estratégias e metas para o setor alcançar os compromissos assumidos.

Regulamentação EU

No âmbito da implementação de iniciativas estratégicas para transição climática, a União Europeia, através do Pacto Ecológico Europeu, lançou o "Fit For 55", que tem por objetivo a redução de 55% de gases com efeito de estufa até 2030. Este é um pacote legislativo que regulamenta um conjunto de iniciativas de combate às alterações climáticas.



- ReFuelEU Aviation
- CountEmissionsEU
- EU ETS Revision
- Energy Taxation
- EU Green Taxonomy
- Corporate Sustainability Reporting (CSRD)



O Grupo SATA acompanha atentamente a considerável e complexa regulamentação, o que tem impacto direto no dia a dia das transportadoras aéreas.

Resultados em 2024



Índices de Sustentabilidade

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

Reporte ESG

No último trimestre de 2024, o Grupo SATA iniciou os trabalhos de elaboração do Relatório de Sustentabilidade, de acordo com a Diretiva CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*), utilizando as estruturas exigidas pelas ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*).

Foram estabelecidos grupos de trabalho, endereçados por temas relevantes, para obter exigível e complexa informação para o reporte (mapeamento da cadeia de valor, identificação de *stakeholders*, impactos, riscos e oportunidades, cálculo da pegada de carbono, taxonomia, entre outros).

Revisão da Política de Sustentabilidade

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

Ecovadis

As empresas do Grupo SATA alcançaram a Medalha de Prata no Ecovadis.

Em 2024, submeteram, pela primeira 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, numa próxima avaliação, poderemos alcançar a medalha de Ouro.



Os nossos compromissos

2022

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

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

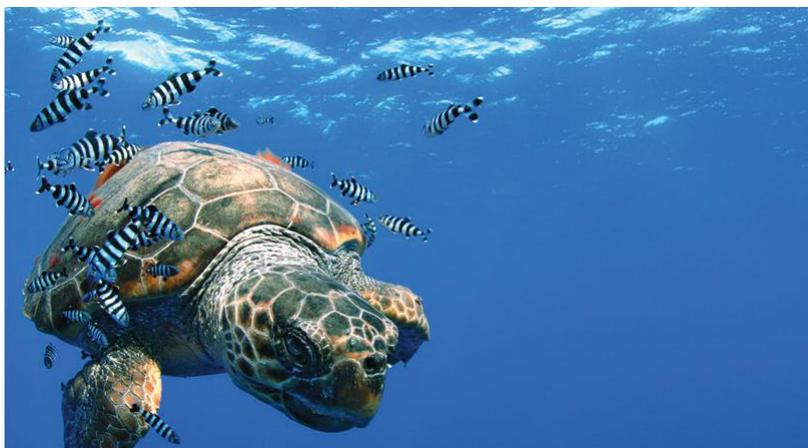
Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓



Carbon Disclosure Project

Carbon Disclosure Project (CDP) é uma organização internacional sem fins lucrativos que fornece um sistema de divulgação de impacto ambiental para uso quer do setor privado quer do setor público. O CDP promove relatórios ambientais anuais e de transparência mandatórios para a construção de uma economia sustentável, combate às mudanças climáticas e criação de um futuro com neutralidade de carbono.

O Grupo SATA submeteu, também pela primeira vez, o questionário de avaliação sobre o Clima, tendo obtido a classificação final de C.



Certificação IEnvA

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

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

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



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

A certificação do programa abrange as áreas de Operações de Voo e Atividades Corporativas. Em 2024, alargamos o âmbito do IEnvA para o MRO (*Maintenance, Repair and Overhaul*), que será auditado em 2025.

Revisão de Documentos IEnvA

Em 2024, na sequência do alargamento do âmbito, os EMPs (*Environmental Management Plans*), assim como o Manual IEnvA, foram revistos, tendo sido otimizados procedimentos e controlos de monitorização, com objetivo de melhorar o desempenho do ambiental.

2025

Reduzir 20% das emissões de CO₂ (tCO₂ vs 2005).

2030

Reduzir 55% das emissões de CO₂ (tCO₂ vs 2005).

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.

Usar um mínimo de 63% de SAF, assim que possível e comercializado.



Emissões GEE

O Grupo SATA iniciou em 2024, o cálculo dos Gases com Efeito de Estufa, o qual 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 comparados com os dados da indústria, foram também alvo de melhoria.

O cálculo da Pegada de Carbono irá permitir cumprir com os requisitos emanados pela Diretiva CSRD, a aplicar no Relatório de Sustentabilidade.

Âmbito e categoria	Emissões de GEE 2022	Emissões de GEE 2023	Emissões de GEE 2024
A1 Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	-	-
A1 Combustíveis de fontes móveis (tCO ₂ e)	186.745	249.986	303.669,2
Frota terrestre (tCO ₂ e)	6,6	7,1	7,1
Frota aérea (tCO ₂ e)	186.739	249.979	303.662,1
A1 Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO ₂ e)	-	-	-
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO ₂ e)	186.745	249.986	303.669,2
A2 Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	84	42	87,1
A2 Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO ₂ e)	-	-	72,3
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO ₂ e)	84	42	87,1
A3 Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO ₂ e)	-	-	44,9
A3 Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO ₂ e)	-	-	64.075,2
A3 Categoria 5 - Resíduos (tCO ₂ e)	-	-	0,0
A3 Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO ₂ e)	-	-	175,3
A3 Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO ₂ e)	-	-	542,6
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO ₂ e)	-	-	64.838,1
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>Market-based</i> (tCO ₂ e)	186.829	250.028	368.594,4

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

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

Monitorização de Consumos

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

Intensidade carbónica

Scope 1

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

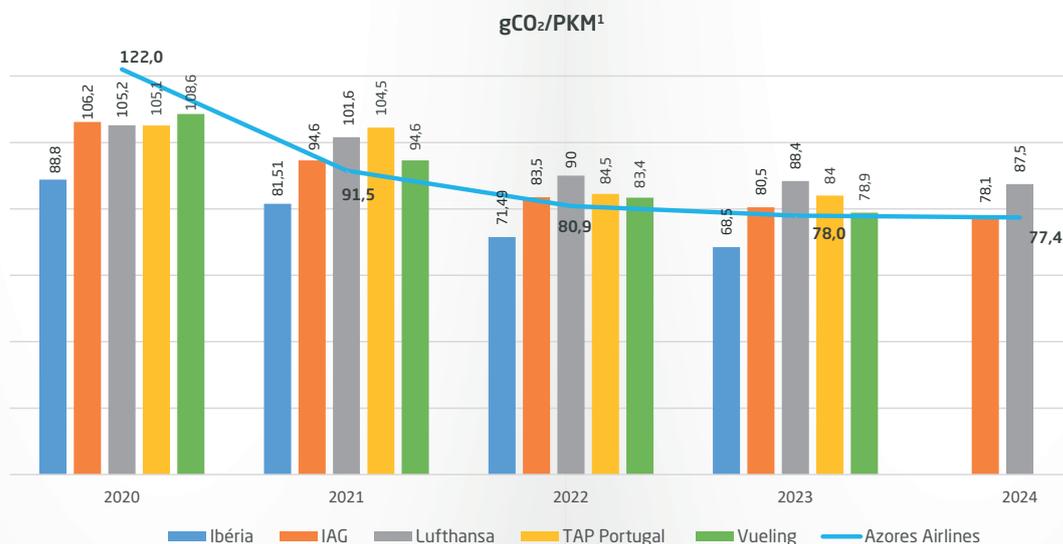
Eficiência energética

Scope 1

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

Emissões de carbono	2022	2023	2024
Passageiro quilómetro (gCO ₂ /PKM)	80,9	78,0	77,4
Receita passageiro quilómetro (gCO ₂ /RPK)	81,7	78,6	77,9

	2022	2023	2024
Eficiência energética (l/100PKM)	3,21	3,09	3,06



¹ Fontes: Relatório Anuais e Relatórios de Sustentabilidade disponíveis nos sites oficiais das companhias aéreas.

IATA CO₂ Connect

As companhias aéreas do Grupo SATA são parceiras piloto nesta iniciativa da IATA, que disponibiliza uma calculadora de CO₂ baseada em dados precisos do consumo de combustível, utilizando cálculos e metodologias recomendadas e aprovadas pelo setor, assegurando a transparência do impacto ambiental da viagem do passageiro.

Combustível de aviação sustentável

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



SAF (Sustainable Aviation Fuel) é um combustível líquido atualmente utilizado na aviação comercial que reduz as emissões de CO₂ em até 80%. Pode ser produzido a partir de várias fontes (matéria-prima), incluindo óleos e gorduras residuais, resíduos verdes e municipais e culturas não alimentares. Também pode ser produzido sinteticamente por meio de um processo que captura carbono diretamente do ar. Pode ser misturado no combustível fóssil, sem necessidade de alterar as infraestruturas aeroportuárias e das aeronaves.

Assistiremos a um aumento na produção deste combustível para satisfazer a

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

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

A Azores Airlines fez o seu primeiro voo com SAF em 2022, que apresentou uma redução de 35% das emissões de CO₂, no respetivo voo.

No âmbito do ReFuelEU, cumprindo com os requisitos do mandato de SAF, a Azores Airlines usou 2,5 t de SAF, abastecidos nos aeroportos de França, o que representou uma redução de 9,7 tCO₂e.



Sabia que...?

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

Manifesto da Aliança para a Sustentabilidade na Aviação

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

Este manifesto define a estratégia nacional para a sustentabilidade do

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



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

O Grupo SATA integrou o pelotão da frente das companhias aéreas que compõem a AZEA que tem como propósito final garantir a inclusão de aeronaves movidas a hidrogénio e a eletricidade nas suas frotas, até ao ano de 2050. Este é um programa com a chancela da Comissão Europeia, do qual fazem parte companhias aéreas e outros agentes ligados ao setor do transporte aéreo na Europa, empenhados em congregar todos os esforços para alcançar a descarbonização da aviação nos próximos anos. No caso do Grupo SATA, a integração na AZEA, vem robustecer outras iniciativas que se



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

Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores



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

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



Compensação de carbono

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

24.414 tCO₂

ano 2023: 1.301 tCO₂
ano 2022: 1.312 tCO₂

EU ETS

EU EMISSIONS TRADING SYSTEM

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

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

138.372 tCO₂¹

ano 2023: 106.956 tCO₂
ano 2022: 78.958 tCO₂

CORSIA

CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION

desenvolvido pela *International Civil Aviation Organization* é um programa de compensação com o objetivo de crescimento neutro em carbono, concebido para garantir que as emissões de CO₂ da aviação internacional não excedam os níveis de 2019. Para esse fim, os operadores aéreos serão obrigados a adquirir créditos de compensação para compensar as emissões acima do *baseline*. Em 2024, iniciou a Fase 1 deste mecanismo, no qual estão a ser desenvolvidos critérios de elegibilidade para projetos e combustíveis sustentáveis (SAF) que possam resultar em créditos de carbono. Este programa requer aos operadores monitorizar, reportar e verificar as emissões dos voos abrangidos, perspetivando-se até 2030 a obrigatoriedade de compensação destas mesmas emissões.



0 tCO₂

ano 2023: 0 tCO₂
ano 2022: 21 tCO₂

UK ETS

UK EMISSIONS TRADING SYSTEM

é um mecanismo do Reino Unido, com um esquema de regulação das emissões GEE semelhante à Europa, mas que opera apenas no UK. O esquema do Reino Unido é um pouco mais ambicioso em relação à redução de emissões e tem uma redução de 5% no limite de emissões que foi definido pelo EU ETS. O ETS do Reino Unido entrou em vigor a 1 de janeiro de 2021 para substituir a participação do Reino Unido no ETS da UE. Os voos à saída do UK são abrangidos neste esquema, tendo obrigações de MRV (*monitoring, reporting e verification*) e de devolução das respetivas licenças.

CBAM

CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

criado no âmbito do pacote legislativo *Fit For 55*, é um instrumento da UE para alcançar a neutralidade climática em 2050. Pretende impor um preço de carbono a mercadorias importadas para a UE e ao mesmo tempo incentivar a utilização de tecnologias mais eficientes de forma transversal por operadores UE e Não - UE (quanto menos emissões de CO₂, menos preço de carbono pagam os produtos). Com aplicação em 2023, o primeiro relatório CBAM deve ocorrer no primeiro trimestre de 2024. Após um período de transição, em 2026, iniciam-se as obrigações de aquisição de certificados CBAM (créditos de carbono).

NON-CO₂ EMISSIONS

Para além do dióxido de carbono (CO₂) e vapor de água (H₂O), existem outros tipos de emissões libertadas nos motores das aeronaves (tais como NO_x, SO_x, CO) especialmente a grandes altitudes, com impactos indiretos na atmosfera, que provém da formação de contrails (rastos de condensação). As emissões não-CO₂ são difíceis de estimar, pois dependem do design do motor, das condições ambientais e da composição do combustível, entre outras variáveis, no entanto, há um reconhecimento crescente sobre o seu impacto no aquecimento do clima. Deste modo, a partir de 1 de janeiro de 2025, e de acordo com a Diretiva CELE, os operadores de aeronaves devem monitorizar os efeitos da aviação relacionados com o non-CO₂ e a apresentar relatórios anuais, à semelhança do MRV do EU ETS. Este é um tema ainda debatido na Comissão Europeia, sobre a metodologia de cálculo para aferir estes dados.

¹ Emissões totais de voos sujeitos aos requisitos de compensação CORSIA.



IATA Carbon Offset Program

passageiros que compensaram as suas viagens | 2.416
 ano 2023: 2.449
 ano 2022: 1.252

emissões compensadas pelos passageiros Azores Airlines | 452 tCO₂
 ano 2023: 506 tCO₂
 ano 2022: 246 tCO₂

financiamento alcançado pela compensação de emissões dos passageiros SATA | 6.801 \$
 ano 2023: 7.599 USD
 ano 2022: 3.693 USD

As compensações obtidas reverterem para o projeto

Clean Water and Cooking, Guatemala

- certificado pela IATA - que consiste em melhorar a saúde das famílias deste país, através do fornecimento de fogões e dispositivos de purificação de água. O financiamento climático fornece ainda um impulso vital a esse empreendimento social, mitigando o abate de cerca de 2.000 de árvores por dia e contribuindo para uma redução de até 200.000 toneladas de emissões de CO₂ por ano.

De considerar que na Guatemala rural 55% das famílias não têm acesso a água potável. As alternativas, água fervida ou engarrafada, são demoradas e caras.

O consumo de lenha, que é usada para ferver e purificar a água, contribuiu para a perda desenfreada de mais da metade das florestas do país nos últimos 50 anos.

Continuamos a disponibilizar aos nossos passageiros a possibilidade de compensarem as emissões de carbono da sua viagem.

O Grupo SATA continua a desenvolver esforços para que os Açores possam vir a ter projetos de compensação de carbono, para que as pessoas que voam de, para e nos Açores efetuem esta compensação em benefício da Região.

Em 2024, a IATA terminou o ICOP e o Grupo SATA iniciou uma nova solução de compensação voluntária de carbono que será disponibilizada aos passageiros, no decorrer de 2025.



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.

Tipo de resíduo	Peso (t)
Veículo em fim de vida	1,42
Papel e cartão	0,78

Sistema Integrado de Gestão

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

Redução de Resíduos a bordo

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

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

Materiais mais sustentáveis a bordo

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

Sustainable Cabin

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

O Grupo SATA junta-se assim a outras empresas representativas do setor aéreo.

Resíduos encaminhados¹

2,2 t

ano 2023: 2,3 t
ano 2022: 3,1 t

Deposição em aterro

0%

ano 2023: 0%
ano 2022: 12%

Resíduos não perigosos

0,78 t

ano 2023: 1,06 t
ano 2022: 0,19 t

Valorização de resíduos

100%

ano 2023: 100%
ano 2022: 88%

Resíduos perigosos

1,42 t

ano 2023: 1,27 t
ano 2022: 2,94 t

Embalagens primárias colocadas no mercado

11,9 t

ano 2023: 11,0 t
ano 2022: 6,4 t

¹ Os resíduos encaminhados dizem respeito à manutenção de linha e ao armazém de logística, ambos localizados em Lisboa.



Renovação da Frota

A introdução de aeronaves de última geração permite reduzir o consumo de combustível em cerca de 37% e a respetiva pegada de carbono de cada passageiro, em comparação com as anteriores aeronaves. Com motores mais modernos, os Airbus A321neo bem como os Airbus A320neo são muito mais silenciosos do que seus antecessores. Cumprem com os limites de ruído definidos no Anexo 16 da ICAO. Este é o programa com maior impacto na redução emissões de CO₂, no qual se prevê uma redução total estimada de 13.200 tCO₂.



Mobilidade elétrica na frota terrestre

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

38% da frota terrestre da Azores Airlines é elétrica.

Em 2024, foram adquiridas 3 viaturas elétricas, dando início ao programa de substituição da frota terrestre.

Programas de Eficiência Operacional da Azores Airlines

Ao longo dos últimos anos têm vindo a ser implementados diversos programas e procedimentos a nível operacional, com impacto na redução de consumos e de emissões.

Electronic Flight Bag

O *Electronic Flight Bag* (EFB) é um recurso tecnológico que permite a digitalização de toda a documentação da operação do voo. Estima-se a redução de 51kg a bordo, o que significa uma redução de consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e consequentemente diluição da emissão 165.500kg de CO₂. É possível ainda reduzir a impressão de 500 mil folhas de papel A4. Em 2021, a Azores Airlines foi a primeira companhia aérea em Portugal a utilizar o *Electronic Quick Reference Handbook* (eQRH) da AIRBUS/NAVBLUE, uma aplicação adicionada ao EFB que vem substituir os *checklists* tradicionais.

Dinamic Efficiency Project

Implementação de *Green Operating Procedures* do fabricante Airbus, refletidos no *Airline Policy Manual*, por exemplo a definição do uso do APU e otimização do uso dos motores nas várias fases do voo (*táxi, takeoff, climb, cruise e parking*). Estes procedimentos resultam em relevantes reduções de combustível e respetivas emissões.

Certificação CPDLC

(*Controller Pilot Data Link Communications*)

Nas aeronaves A320CEO, permite a utilização de rotas mais diretas e eficientes do ponto de vista da faturação e consumo de combustível e das emissões CO₂, na operação entre os Açores e o continente português.

Revisão do *Airline Policy Manual*

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



Transformação Digital

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

Modernização das instalações e dos espaços de trabalho

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

RNP AR

(*Required navigation performance approach*)

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

Projetos e iniciativas



A Azores Airlines participa em diversos projetos e iniciativas com foco na sustentabilidade ambiental.



Cartilha de Sustentabilidade

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

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

Stakeholders de Carbono

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

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



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.

Fly Without Fins

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

Bird Strike

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



Sensibilização Ambiental



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

Formação e capacitação

IEnvA

No âmbito da Certificação IEnvA, é relevante que os trabalhadores das áreas abrangidas estejam envolvidos no desenvolvimento do programa. Neste seguimento, foi otimizada a oferta de formação, tendo em conta a responsabilidade no sistema. Estão disponíveis as formações "IEnvA General Awareness", "IWT Awareness", "IEnvA Training Assessor" e "IEnvA e-learning - Introduction to IEnvA).

Gestão Ambiental

Em 2024, criámos e definimos um conteúdo programático sobre Gestão Ambiental, o qual foi materializado através do lançamento de uma formação 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 2024, participou em cerca de 82 ações de capacitação (*webinars*, fóruns, *working groups*, sessões de *insight*, etc.).



Dia Mundial da Conservação da Natureza

Campanha sobre a importância da Conservação da Natureza, onde foram partilhados conceitos sobre o tema.

Dia Internacional de Limpeza Costeira

O Grupo SATA associou-se à iniciativa de limpeza costeira, promovida pela Fundação Oceano Azul, que tem por objetivo unir grupos de voluntários de setores públicos e privados num importante objetivo comum: ajudar a limpar o lixo marinho dos oceanos.

Dia Europeu da Reciclagem de Pilhas

Campanha de sensibilização, a incentivar as pessoas para a adoção de práticas de reciclagem responsáveis.

Dia Nacional da Sustentabilidade

Assinalamos, pelo segundo ano consecutivo, o Dia Nacional da Sustentabilidade, no qual foi divulgado um vídeo do BSCD - Portugal e lançada uma calculadora de carbono no site interno.

Dia Internacional do Lixo Zero

Iniciativa interna que teve por objetivo sensibilizar para as boas práticas de gestão de resíduos, para contribuição para um planeta mais limpo.

Dia Mundial do Ambiente

O Grupo SATA associou-se ao tema das Nações Unidas "A nossa terra. O nosso Futuro. Nós Somos #GeraçãoRestauração#" e divulgou alguns factos para reflexão, neste dia importante.

Dia Mundial da Energia

Campanha de sensibilização, a incentivar a práticas de poupança de energia.



Desempenho

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

Desempenho

Taxa de ocupação (load factor)

82%

ano 2023: 82%
ano 2022: 75%

Lugares oferecidos (lof)

2.064.666

ano 2023: 1.745.368
ano 2022: 1.446.661

Passageiros transportados (pessoas)

1.696.836

ano 2023: 1.444.969
ano 2022: 1.083.215

EBITDA¹ (milhares de €)

-691

ano 2023: 21.554
ano 2022: 5.403

Resultado líquido (milhares de €)

-71.198

ano 2023: -26.084
ano 2022: -34.206

Número de voos (voos)

11.705

ano 2023: 9.700
ano 2022: 8.315

Dívida líquida² (milhões de €)

422

ano 2023: 378
ano 2022: 370

Gastos em Combustível (milhares de € | custos³ %)

85.666 | 25%

ano 2023: 76.951 | 29%
ano 2022: 74.625 | 36%

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

²Não considera passivos com obrigações contratuais.

³Gastos operacionais excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

Enquadramento Macroeconómico

A economia mundial manteve em 2024 uma notável resiliência, apesar dos choques e desafios dos últimos anos, desde a crise pandémica, crise energética e tensões geopolíticas, nomeadamente na Europa e Médio Oriente.

O crescimento global revelou uma tendência de estabilidade, com projeções da OCDE na ordem dos 3,2% para 2024 e de uma ligeira aceleração para 3,3% durante o período de 2025 e 2026, uma clara melhoria face à incerteza observada em anos anteriores, sustentada por uma descida gradual da inflação e pela resiliência dos mercados de trabalho.

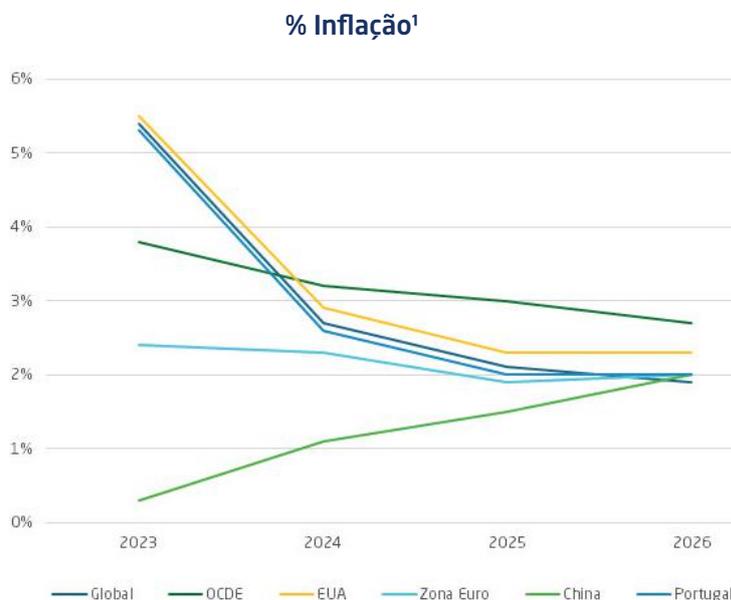
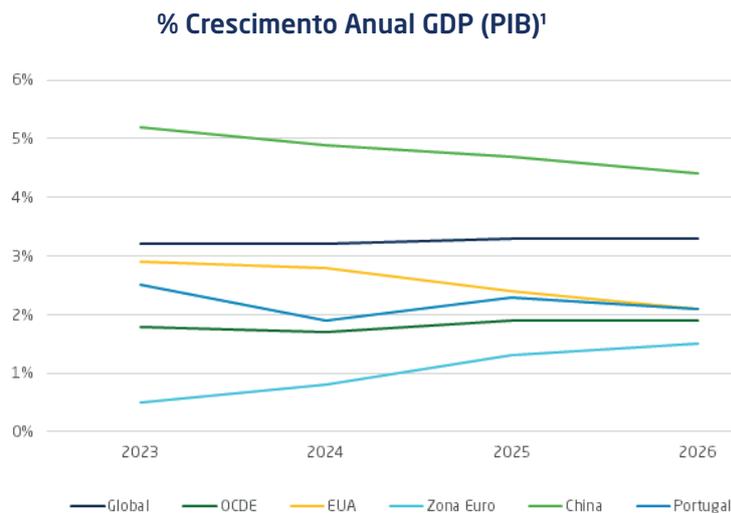
Economias emergentes lideraram a dinâmica global, com crescimentos sólidos, enquanto as economias avançadas beneficiaram da normalização das políticas monetárias. A inflação global, que chegou a níveis historicamente elevados em 2022, deverá recuar para 3,2% nos países da OCDE em 2024, permitindo o início de cortes progressivos nas taxas de juro diretas, com impacto positivo nos mercados de crédito e investimento.

Na zona euro, o contexto continua mais desafiante...

Após uma performance fraca em 2023, o crescimento do PIB deverá atingir 0,8% em 2024, acelerando lentamente nos anos seguintes. A inflação, que atingiu picos superiores a 8% durante a crise energética, deverá recuar para 2,3%, já bastante próxima da meta de 2% definida pelo Banco Central Europeu (BCE). Esta evolução permitirá ao BCE iniciar a redução das taxas de juro na segunda metade do ano, aliviando as pressões sobre os mercados de crédito e investimento. No entanto, a política orçamental permanece restritiva em vários Estados-membros, o que limita o impulso da recuperação.

A moderação da inflação nos serviços, o abrandamento dos preços da energia e a recuperação gradual da confiança do consumidor são fatores positivos para a região. Ainda assim, o desemprego deverá manter-se relativamente estável, próximo de 6,5%, refletindo uma força de trabalho mais ativa e uma procura agregada ainda moderada. Os mercados imobiliários permanecem sob pressão em várias capitais europeias, mas os sinais de recuperação no setor da construção são um indicador encorajador.

Portugal insere-se neste contexto europeu com um desempenho ligeiramente acima da média da zona euro. Segundo o Banco de Portugal, o PIB português crescerá 1,7% em 2024, apoiado na retoma do consumo privado – impulsionado pela descida da inflação – e na continuação do investimento público associado ao Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).



O setor do turismo mantém-se como um pilar importante da economia, enquanto o investimento em transição energética e digital começa a ganhar tração. Apesar do contexto externo incerto, Portugal beneficia de uma certa estabilidade política e orçamental.

¹ Fonte: OECD Economic Outlook, FMI World Economic Outlook Update

A inflação em Portugal deverá descer para 2,6% este ano, o que representa um alívio face aos valores de 2022 e 2023.

Esta trajetória permite que o Banco de Portugal, em consonância com o BCE, preveja uma redução gradual dos custos de financiamento, com impacto positivo para famílias e empresas.

O mercado de trabalho mantém-se robusto, com uma taxa de desemprego projetada em 6,4%, refletindo tanto o dinamismo do setor dos serviços como o contributo de fluxos migratórios que sustentam a oferta laboral. A evolução dos salários reais, após o choque inflacionista, é uma variável crítica para o consumo.

Em resumo, 2024 foi um ano de transição controlada para a economia mundial e para Portugal.

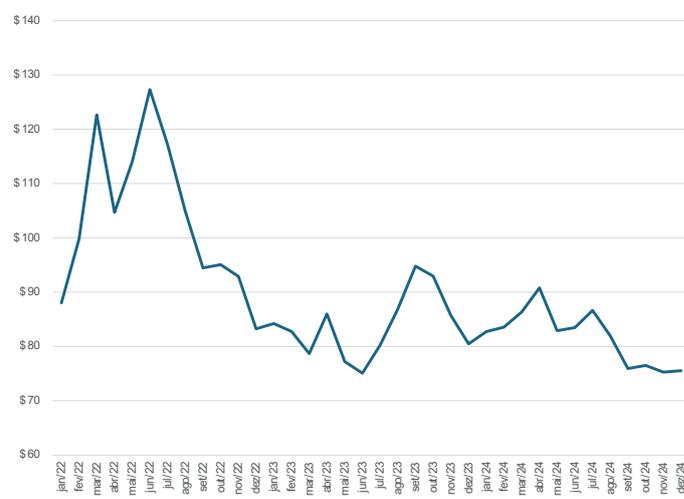
A desaceleração inflacionária e a reversão progressiva das políticas monetárias restritivas criaram espaço para uma recuperação equilibrada, embora exposta a riscos como novas tensões geopolíticas ou o endurecimento da política fiscal. A chave para consolidar o crescimento passará por reforçar o investimento em produtividade, reduzir défices estruturais e promover reformas estruturais que apoiem a inclusão, a qualificação e a inovação tecnológica. Portugal, tal como a Europa, está numa encruzilhada entre o fim do ciclo de choque e o início de uma nova fase de crescimento mais sustentável.



O combustível é historicamente a maior componente dos custos operacionais de uma companhia aérea. A evolução do preço do petróleo Brent, em particular, influencia significativamente os custos do combustível de aviação. Entre 2022 e 2025, o preço do petróleo (Brent) apresentou uma trajetória de alta volatilidade reflexo das tensões geopolíticas e oscilações na procura global. Em 2022, os preços dispararam devido à guerra na Ucrânia, superando os 100 dólares por barril. A partir de 2023, iniciou-se uma tendência de descida moderada, com os preços a oscilarem entre 75 e 95 dólares em 2024, refletindo o aumento da oferta global e a desaceleração económica. Em 2025, os valores caíram para cerca de 65 dólares, com previsões para 2026 apontando uma média entre 58 e 61 dólares por barril.

Essa volatilidade teve um impacto direto no custo dos combustíveis, cuja representatividade na estrutura de custos das companhias aéreas ascende a cerca de 30-40%. Aumentos dos preços do petróleo e conseqüentemente maiores despesas com combustível trazem para as companhias aéreas uma maior pressão sobre as suas margens de lucro, exigindo desta forma uma cuidada e contínua monitorização e aplicação de estratégias de mitigação destes impactos na viabilidade financeira das transportadoras, como são exemplo as operações de *hedging* e cobertura sobre o preço do jet fuel. A taxa de câmbio entre o euro (EUR) e o dólar americano (USD) tem um papel estratégico nas finanças das companhias aéreas europeias, uma vez que grande parte dos seus custos

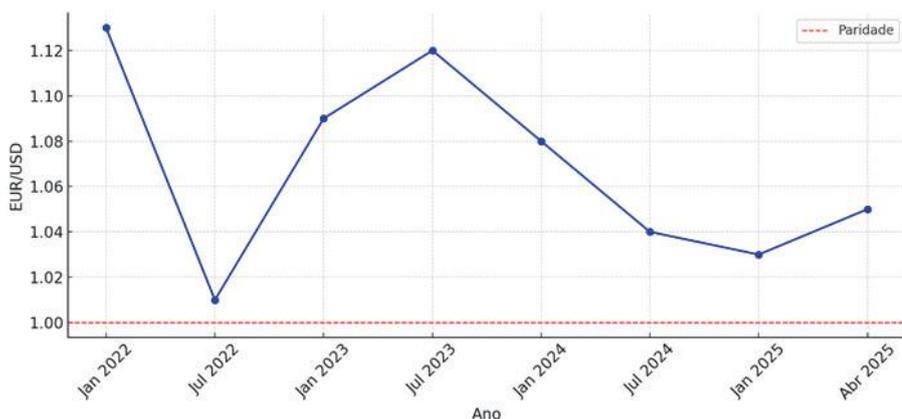
Preço do Petróleo (USD)²



operacionais está denominada em dólares. Entre esses custos destacam-se o combustível, *leasing*, manutenção, peças e serviços técnicos prestados por fornecedores globais.

A incerteza cambial afeta a tomada de decisões estratégicas, como o reforço de frota ou de rede, adiciona pressão sobre a estrutura tarifária e margens através de possíveis aumentos de custos operacionais, com impacto direto sobre a rentabilidade das transportadoras.

Evolução da Taxa de Câmbio EUR/USD (2022-2025)³



Durante 2024 a taxa de câmbio apresentou alguma volatilidade, influenciada por incertezas económicas na zona euro e políticas comerciais dos EUA, aproximando-se, novamente, da paridade no último trimestre do ano.

² Fonte: <https://bpstat.bportugal.pt/>

³ Fonte: Banco Central Europeu

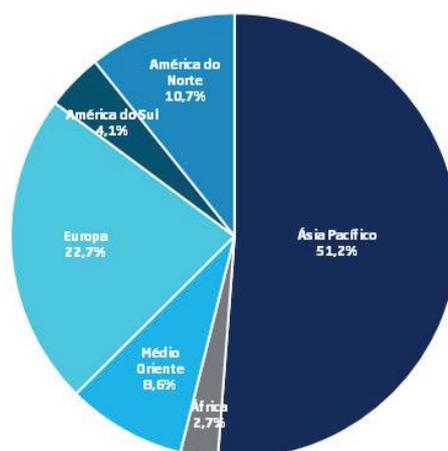
Aviação Civil enquadramento e perspetivas

“A aviação desempenha um papel crucial no crescimento económico internacional como rede de transporte, rápida e vital para a distribuição global de bens, riqueza e criação de emprego.”

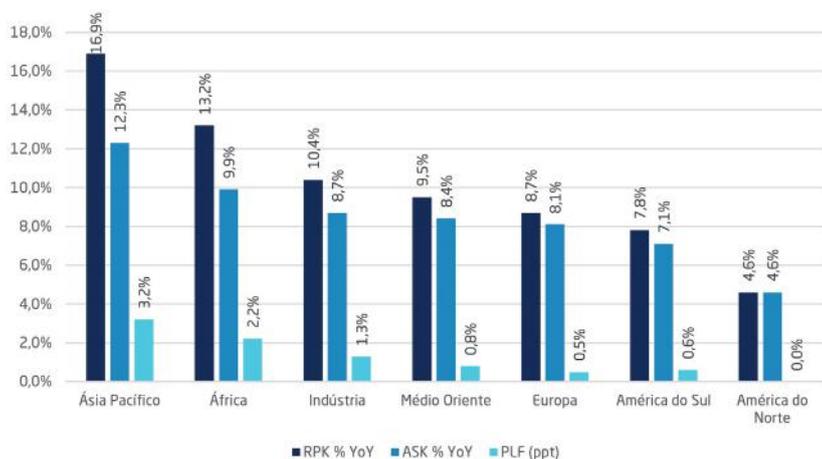
O ano de 2024 registou um crescimento recorde no tráfego de passageiros, com uma evolução de 10,4%¹ nos *Revenue Passenger Kilometer (RPK)* face ao ano anterior e ultrapassando em 3,8% os níveis de 2019.

Impulsionado pela recuperação pós-pandemia, o aumento da procura reprimida do segmento de lazer e turismo, associado ao alívio total de restrições ainda em vigor, suportou o crescimento verificado de forma transversal a todos os mercados regionais, com destaque para a forte procura na Ásia-Pacífico, com China e Índia na liderança com aumentos significativos no tráfego doméstico, internacional e maior eficiência operacional.

Contribuição dos mercados para o crescimento da procura em 2024¹



RPK, ASK e PLF % crescimento em 2024¹



A evolução da capacidade oferecida (ASK - *Available Seat-Kilometer*) foi em 2024 condicionada por fatores como a menor disponibilidade de novas aeronaves devido a atrasos por problemas nas cadeias de abastecimento e problemas técnicos com motores de nova geração com períodos de manutenção inesperada, restrições no espaço aéreo e impactos geopolíticos decorrentes dos conflitos internacionais e tensões diplomáticas, que limitaram a expansão da oferta de lugares apesar da forte recuperação da procura impactando de forma direta e positiva, o índice de ocupação de passageiros, *Passenger Load Factor (PLF)* que em 2024 atingiu um novo recorde de 83,5%.

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics.

Constrangimentos nas cadeias globais de abastecimento afetaram o nível de entrega de novos aviões que, de acordo com informação publicada pela CAPA - *Centre for Aviation*, ficou em 2024, 30% abaixo do previsto no início do ano.

O atraso na entrega de novas aeronaves por ambos os principais fabricantes, Airbus e Boeing, impulsionou no mercado a procura por aeronaves usadas e consequentemente os valores de *lease* praticados, elevando a idade média das aeronaves em serviço durante 2024 para o valor recorde de 14,8 anos, face aos 13,6 anos registados até 2024.

Associado ao aumento de custos com *lease*, o envelhecimento da frota gerou aumento dos gastos com manutenção e de

consumo de combustível, condicionando a tendência de melhoria de eficiência dos consumos e emissões CO₂, a evolução dos gastos e resultados das transportadoras ao longo de 2024 e consequentemente o retorno obtido dos investimentos realizados ao longo do ano no âmbito da sustentabilidade do setor da aviação.

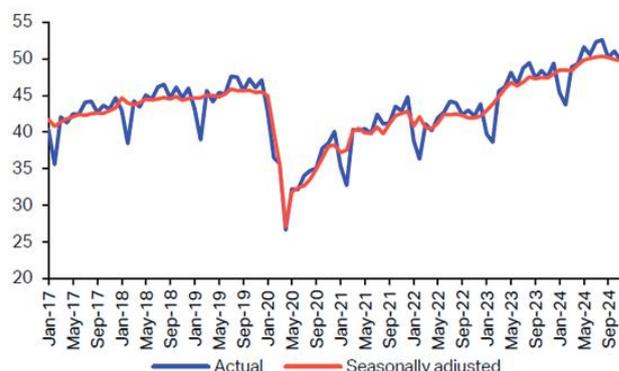
O setor é altamente regulado, tanto em termos operacionais como ambientais. Acordos internacionais, como o CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), estabelecem metas de neutralidade carbónica. Estas exigências impõem novas obrigações às companhias, mas também abrem caminho à inovação e ao investimento em combustíveis sustentáveis (SAF).

No geral, 2024 encerrou como um ano forte para o setor de carga aérea, com um desempenho robusto impulsionado pelo crescimento do comércio eletrónico e pela recuperação do transporte global.

Evolução da Procura (CTK/000Milhões)¹



Evolução da Capacidade Oferecida (ACTK/000Milhões)¹



O transporte aéreo de carga, manteve em 2024 a tendência de crescimento tanto na procura como na capacidade oferecida iniciada durante a crise pandémica da covid 19.

No total de 2024, a procura suportada pelo crescimento do *e-commerce* e pela necessidade de soluções eficientes nas cadeias de abastecimento essenciais para economia global, garantidas pela rapidez, segurança e fiabilidade do transporte aéreo cresceu 11,3%² face a 2023, ultrapassando desta forma os níveis recordes de 2021.

A capacidade de carga aérea continuou a crescer de forma estável, com destaque para a expansão da carga em aviões de passageiros, que aumentou 6,5% e representou 54,8% da capacidade total.

²Fonte: IATA Air Cargo Market Analysis.

Evolução do segmento de negócio

A evolução do número de passageiros transportados revela um cenário de crescimento robusto e consistente.

17%

aumento de passageiros relativamente a 2023

21%

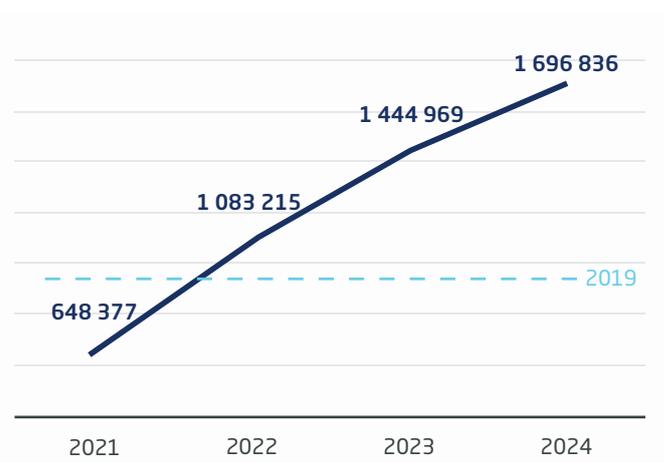
aumento de voos relativamente a 2023

18%

aumento de lugares oferecidos relativamente a 2023

82%

load factor



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

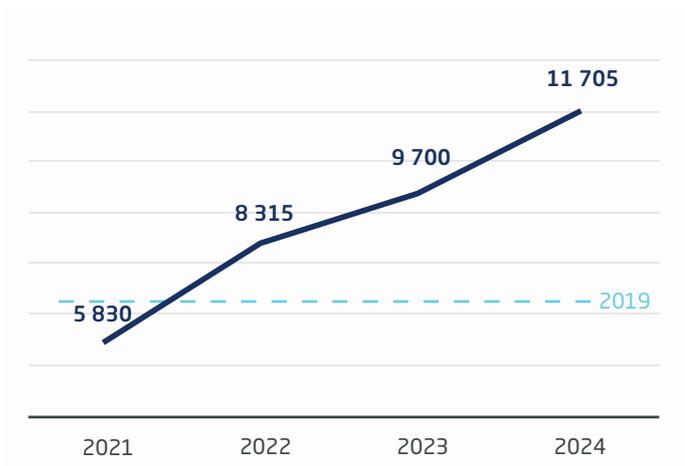
Δ vs 2023: + 17%

Δ vs 2019: +79%

Com uma taxa de crescimento de 17% face a 2023, a Azores Airlines demonstra uma recuperação significativa e uma tendência de expansão consolidada ao longo dos últimos 4 anos. Esta evolução de crescimento reflete, não só uma adaptação bem-sucedida aos constantes desafios do sector como também a capacidade de resposta da Azores Airlines aos aumentos da procura.

Comparativamente ao passado recente, o aumento de 79% no nº de passageiros transportados em relação ao período pré-pandemia,

demonstra a resiliência e esforço de recuperação da Azores Airlines, não só superando os níveis anteriores à crise global instalada durante 2020, como estabelecendo um novo patamar para a empresa em linha com os objetivos estabelecidos na transformação estrutural atualmente em curso.



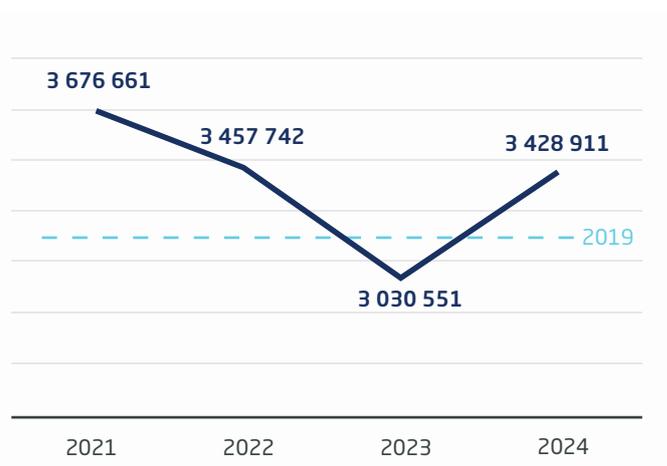
NÚMERO DE VOOS

Δvs 2023: + 21%
Δvs 2019: +68%

Este crescimento não se limita apenas aos números de passageiros, mas também reflete uma ampliação das rotas e frequências oferecidas pela companhia. A Azores Airlines tem apostado em reforçar a conectividade com mercados estratégicos, ampliando a sua presença internacional e diversificando as opções de destino para os seus clientes.

Em linha com a evolução do volume de passageiros, registou-se um crescimento de 21% no número de voos operados pela Azores Airlines, refletindo o reforço das suas operações e a expansão estratégica em vários mercados. Destacam-se os aumentos significativos nos mercados Doméstico (+1.017 voos|16%), América do Norte (+662 voos|33%) e Europa (+251|38%), onde a companhia tem consolidado a sua presença e captado uma procura crescente. Este desempenho reafirma o compromisso da Azores Airlines em alargar a sua rede de destinos, enquanto responde de forma eficaz às necessidades dos seus passageiros.

A introdução de novas tecnologias e a renovação da frota aérea são outros fatores que têm contribuído para a experiência positiva do passageiro e para a eficiência operacional da empresa. Além disso, iniciativas focadas na sustentabilidade e no turismo responsável mostram o compromisso da Azores Airlines em alinhar o crescimento com práticas mais conscientes e sustentáveis, garantindo assim um impacto positivo no setor da aviação e nas comunidades que serve.



CARGA E CORREIO (Kg)

Δvs 2023: + 13%
Δvs 2019: +7%

Paralelamente ao crescimento robusto no volume de passageiros, também se observa em 2024 uma evolução positiva (+13%) face ao ano anterior no transporte aéreo de carga e correio pela Azores Airlines após uma pequena redução em 2023.

De acordo com a IATA, o transporte aéreo de carga tem demonstrado sinais de recuperação após os desafios enfrentados durante a pandemia de 2020. A crise sanitária interrompeu cadeias de abastecimento e gerou uma queda significativa na capacidade disponível, sobretudo devido à redução de voos comerciais que tradicionalmente transportam carga. No entanto, nos últimos anos, a resiliência do setor ficou evidente com o aumento gradual da procura, impulsionado pelo crescimento do e-commerce, pela necessidade de entregas rápidas e pela reativação de exportações e importações em escala global.

Para a Azores Airlines, este cenário traduziu-se numa ampliação do volume de carga e correio transportados, refletindo uma adaptação estratégica às novas exigências do mercado. Assim, a evolução no transporte de carga e correio pela Azores Airlines, alinhada às tendências globais apontadas pela IATA, reafirma o papel da companhia como um importante agente no desenvolvimento económico e logístico dos Açores, enquanto mantém o foco na excelência operacional e na sustentabilidade com o objetivo de reduzir as emissões de carbono associadas às operações logísticas, em consonância com as metas globais do setor de aviação.

Análise de resultados

Ganhos operacionais

A SATA Internacional - Azores Airlines manteve em a tendência de crescimento dos ganhos operacionais especialmente através do aumento de capacidade disponibilizada para o Verão IATA, permitindo atingir, em 2024, um total de 336 milhões de euros, mais 50,3 milhões quando comparado com 2023.

A resposta positiva do mercado, com o aumento de 252 mil no número de passageiros transportados em 2024 face ao ano anterior, refletiu-se na evolução em termos homólogos dos Ganhos Operacionais da Azores Airlines, com um crescimento de 18% face ao ano anterior.

No exercício de 2024, os rendimentos provenientes das operações regulares registaram um crescimento de 21% face ao ano anterior, representando um acréscimo de aproximadamente 54,6 milhões de euros.

Relativamente à desagregação dos ganhos operacionais por origem/ por destino das rotas, verifica-se que no mercado doméstico, os rendimentos das operações regulares cresceram 21%, cerca de 32,7 milhões de euros relativamente ao ano de 2023, ficando o remanescente valor do aumento verificado nas receitas a cargo das operações no mercado externo com um contributo de 21,9 milhões de euros no crescimento das receitas face ao ano anterior.

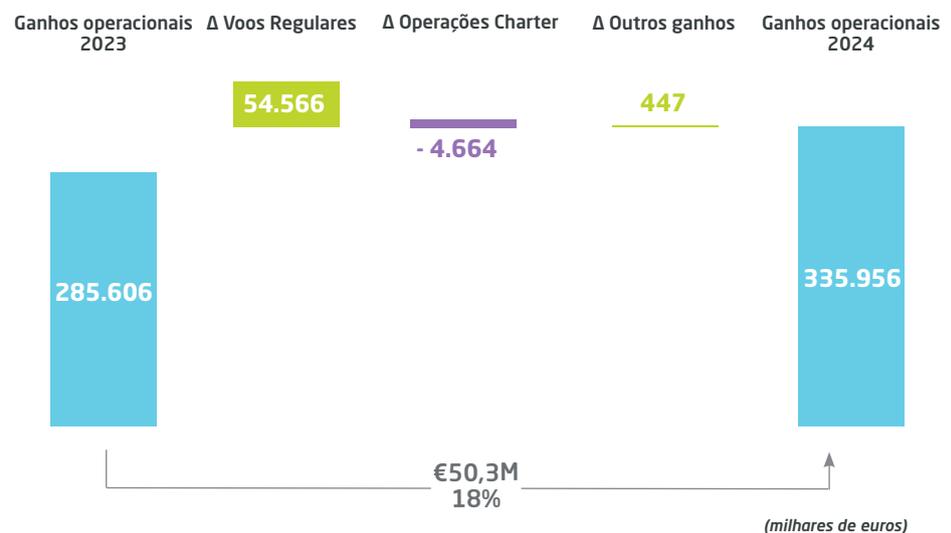
Este desempenho positivo foi, no entanto, parcialmente atenuado pela redução verificada nos rendimentos referentes a operações charter desenvolvidas no mercado externo, que encerraram o ano com uma quebra de 4,7 milhões de euros em comparação com o período homólogo de 2023.

Um dos indicadores mais positivos de 2024 foi o da taxa de ocupação média dos voos (load factor), que chegou aos 82%, resultado de um 4º trimestre bastante eficaz (com uma taxa de ocupação de 90,7%) com cancelamento pontual de voos com taxas de ocupação não rentáveis, em consonância com algumas das medidas constantes

CRESCIMENTO CONSISTENTE E SUSTENTADO PELO VERÃO IATA.

milhares de euros	2024	2023	2022	Δ% 23	Δ% 22
Vendas e serviços prestados	331.097	280.784	208.636	18%	59%
Subsídios	0	0	43	-	-100%
Outros ganhos	4.859	4.823	2.404	1%	102%
Ganhos operacionais	335.956	285.606	211.083	18%	59%

*Não considera imparidades (critério EBITDA).

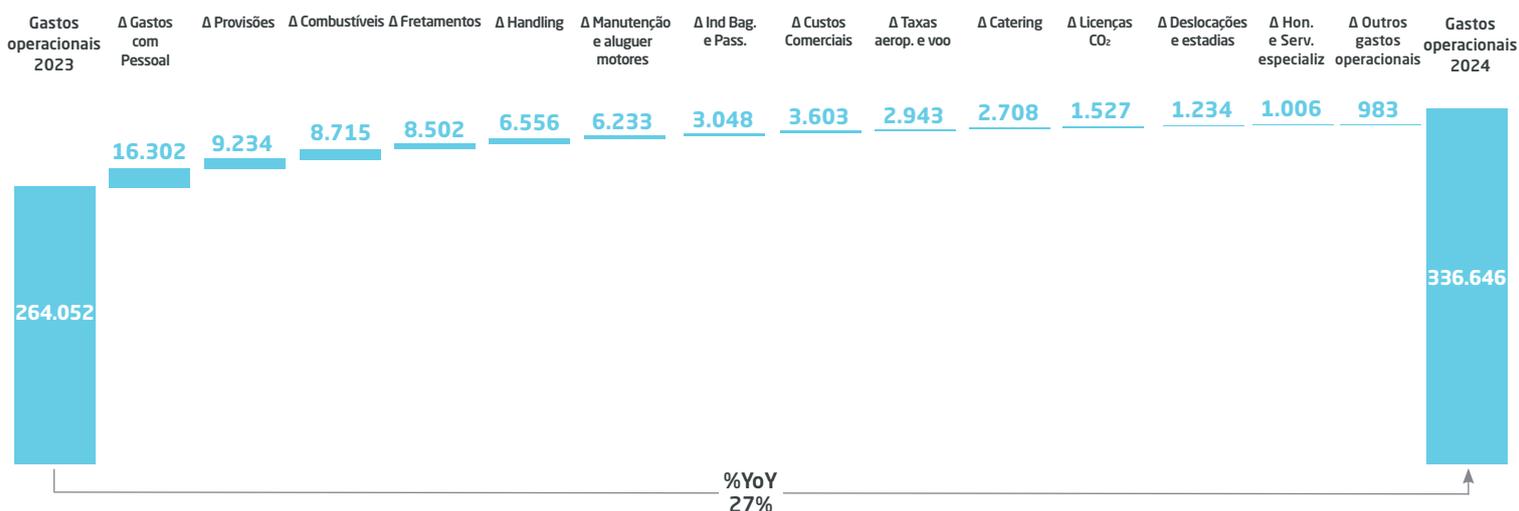


no Plano de Sustentabilidade Financeira desenvolvido.

Os valores reportados na rubrica de Outros Ganhos resultam do impacto económico de eventos de carácter não operacional como dividendos de aplicações financeiras, incentivos comerciais entre outros.

Gastos operacionais¹

Em linha com o significativo crescimento operacional de 1.971 voos registado em 2024, face a 2023, correspondente a um incremento de 21%, verifica-se igualmente um significativo incremento na estrutura de custos da Azores Airlines.



O crescimento da oferta registado na Azores Airlines durante 2024, num contexto de subida generalizada de preços, com um volume de ASK 24% superior aos níveis de 2023, gerou aumentos significativos na estrutura de custos da Azores Airlines. Assim, em 2024, verificou-se um incremento dos Gastos Operacionais de 27% face ao ano de 2023, passando de 264,1 milhões de euros para 336,7 milhões de euros.

A rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE) apresenta, em relação ao ano de 2023, um aumento de 22%, aproximadamente 46 milhões de euros. Destacam-se os gastos com combustível, correspondentes a cerca de 25% dos custos operacionais da empresa e apresentam, em 2024, um aumento de 11%, aproximadamente 8,7 milhões de euros.

Em 2024, a rubrica de Fretamentos registou um crescimento significativo, atingindo os 28,2 milhões de euros – um aumento de 8,5 milhões face a 2023 – impulsionado pela contratação de aeronaves em regime ACMI. Esta medida visou assegurar a operação de novas rotas inauguradas no ano e mitigar os impactos decorrentes de atrasos na entrada ao serviço de aeronaves, resultantes de imobilizações para manutenção e outras ocorrências não planeadas.

O impacto dos custos de manutenção durante o exercício de 2024, cerca de 39% superior

ao registado em 2023, é resultado de um conjunto de intervenções, maioritariamente ao nível dos motores, algumas de natureza anormal e não antecipada, afetando negativamente o exercício de 2024 em cerca de 22 milhões de euros, mais 6,2 milhões que o registado no anterior.

Diretamente ligados ao crescimento de 21% no número de voos e 11% nos lugares oferecidos em relação ao ano anterior, registaram-se incrementos nas rubricas de Handling (+6,6 milhões de euros), indemnizações de bagagem e passageiros (+3 milhões de euros), taxas aeroportuárias e voo (+2,9 milhões de euros), catering (+2,7 milhões de euros), deslocações e estadas (+1,2 milhões de euros) e licenças de Co₂ (+1,6 milhões de euros). Ainda em relação direta com o acréscimo de atividade, existem ainda rubricas de natureza comercial, a rubrica de distribuição e comunicação aumenta 2,5 milhões de euros, enquanto as rubricas de publicidade e comissões apresentam um acréscimo de 1,1 milhões de euros em comparação a 2023. Custos relacionados com a utilização de cartão de crédito como forma de pagamento e que com o crescimento nas vendas registado em 2024, resultou em custos adicionais pelas comissões associadas a transações realizadas com este meio de pagamento na ordem dos 748 mil euros.

Em 2024, os Gastos com Pessoal registaram

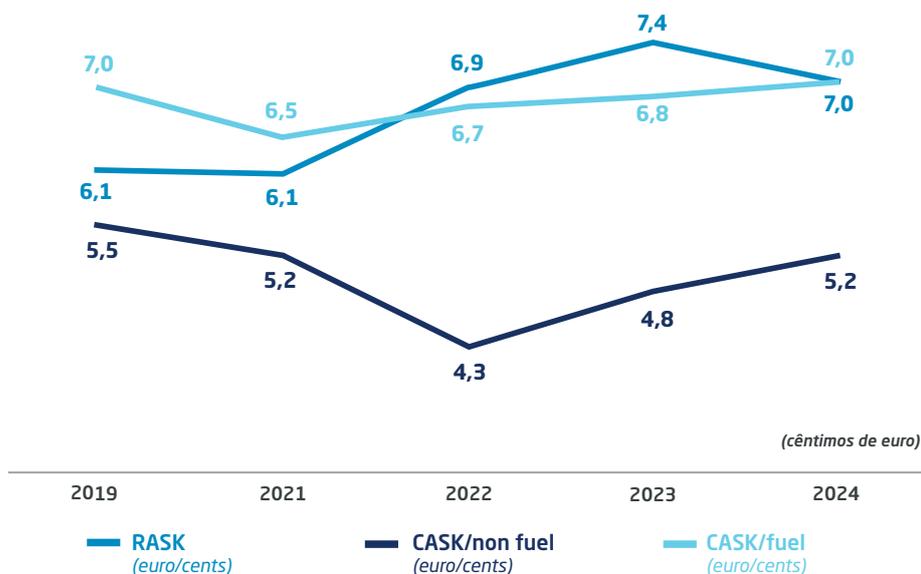
um acréscimo de 16 milhões de euros face ao ano anterior, refletindo essencialmente dois fatores estruturais. Por um lado, o crescimento operacional, traduzido num aumento de 21% no número de voos realizados e de 18% no número de lugares oferecidos, impulsionou a necessidade de reforço do efetivo médio (com impacto estimado de 4,8 milhões de euros) e o recurso a trabalho suplementar (com impacto estimado de 3,1 milhões de euros). Estes dois fatores representaram, em conjunto, um impacto adicional de aproximadamente 7,9 milhões de euros. Por outro lado, a revisão dos acordos de empresa dos pilotos e tripulantes de cabine, concretizada no segundo trimestre e o seu subsequente efeito de contágio, que motivou renegociações noutros subgrupos profissionais da empresa, gerou um impacto total dos acordos salariais celebrados ao longo de 2024, que se estima em 7,4 milhões de euros.

A rubrica de provisões apresenta um incremento de 9,2 milhões de euros face ao verificado em 2023, em grande medida justificado um evento de natureza extraordinária, resultado da decisão proferida por um tribunal londrino relativo ao processo contra a Hifly, com um impacto negativo direto de 6,4 milhões de euros, correspondente à diferença entre o valor de indemnização definido pelo tribunal e o valor anteriormente provisionado.

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

Análise de resultados

Indicadores de Desempenho

CASK¹ | CASK NON-FUEL | RASK²

A análise dos indicadores de desempenho financeiro por unidade de produção é essencial para compreender a eficiência operacional e a rentabilidade de uma companhia aérea.

Utilizados para mensurar o custo unitário expresso em cêntimos de euros incorrido para operar um lugar por km percorrido, o CASK (*Cost per Available Seat Kilometer*) é um indicador de grande relevância na avaliação e comparação da performance e estabilidade económica das transportadoras aéreas e a sua análise crucial para entender o impacto dos custos operacionais na rentabilidade das empresas, identificar áreas de ineficiência e implementar estratégias para melhorar a sua eficiência operacional. O CASK non-fuel, ao excluir os gastos com combustível, oferece *insights* específicos sobre os diferentes componentes dos custos operacionais, como manutenção, pessoal e serviços externos, possibilitando uma abordagem mais direcionada na gestão de custos e otimização da performance financeira.

O RASK (*Revenue per Available Seat Kilometer*), por outro lado, mede a receita gerada por cada lugar disponível por km percorrido, refletindo deste modo a capacidade da empresa em gerar receita com a sua oferta, sendo influenciado por fatores como o *load factor*, *yield* e a segmentação de mercado.

Em 2024, os valores de CASK da Azores Airlines evidenciam o impacto do aumento dos gastos operacionais resultado do aumento da capacidade oferecida bem como a ocorrência de fatores extraordinários e não repetíveis ao longo do exercício de 2024 dos quais se destacam; a contratação de ACMI's para a realização exclusiva de novas rotas sem o resultado esperado; renegociação transversal dos acordos de empresa atualmente em vigor no Grupo SATA, o desfecho desfavorável do processo judicial entre a Azores Airlines e a Hifly relacionado com encargos contratuais com uma aeronave A330; o incremento dos custos de manutenção,

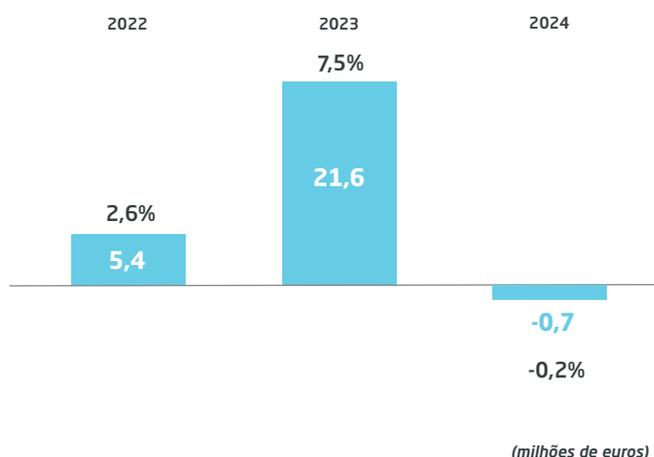
particularmente de motores, justificado por um conjunto de situações, algumas delas anormais e não antecipadas e indemnizações relativas a irregularidades, relativas ao ano de 2023 e que foram pagas em 2024.

O exercício de 2024 marca pela negativa a evolução dos valores de RASK que ocorria desde 2019, fruto dos sucessivos aumentos nos rendimentos operacionais da Azores Airlines. Apesar do crescimento significativo de 18% nos rendimentos operacionais, este crescimento sofre uma maior diluição pelo incremento operacional verificado ao nível dos ASK, na ordem dos 22% comparativamente ao ano de 2023.

¹ Para cálculo de CASK são considerados os gastos de acordo com o critério de EBITDA.

² Para cálculo de RASK são considerados os ganhos operacionais reportados.

EBITDA e Margem EBITDA



O exercício de 2024 fica marcado pela evolução negativa no desempenho na Azores Airlines, refletindo-se numa deterioração significativa ao nível de EBITDA, após alcançar em 2023 um valor de EUR 21,6 milhões. Assim, os resultados operacionais antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA) foram de 691 mil euros negativos, sendo que a correção de alguns dos fatores extraordinários não repetíveis, referidos anteriormente, com destaque para o impacto do processo com a Hifly, que infligiu um impacto financeiro em 2024 de 6,4 milhões de euros, conduziria a resultados operacionais positivos suportando a retoma da consolidação de uma trajetória positiva para a Azores Airlines, demonstrando resiliência e adaptabilidade para uma continuidade promissora rumo à estabilidade e rentabilidade.

EBIT

EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2024	2023	2022
EBITDA	-691	21.554	5.403
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-43.685	-30.254	-25.950
Gastos de Reestruturação	-5.893	-4.416	-2.821
Imparidades	-4.965	4.962	-6.487
EBIT/Resultado Operacional	-55.234	-8.154	-29.856

Os efeitos da deterioração de 22,2 milhões de euros do EBITDA em 2024 refletiram-se no resultado operacional da Azores Airlines aos quais acrescem impactos não operacionais mas de elevada relevância para o cômputo do resultado operacional da Azores Airlines, nomeadamente o aumento de 13,4 milhões de euros no valor de Depreciações e Amortizações, em resultado da entrada de novas duas aeronaves em regime de locação operacional na frota ao serviço da Azores Airlines, o aumento de 1,5 milhões de euros da rubrica de gastos de

reestruturação e de 9,9 milhões de euros na rubrica de imparidades, em virtude do registo de imparidades de 4,965 milhões de euros enquanto que em 2023 tinha ocorrido uma reversão de imparidades que tinham contribuído de forma positiva para o resultado de 2023 em cerca de 4,962 milhões de euros.

Este cenário exerce uma pressão adicional no desempenho operacional da empresa, evidenciando a sensibilidade dos seus resultados operacionais aos efeitos adversos de eventos não previstos ou extraordinários.

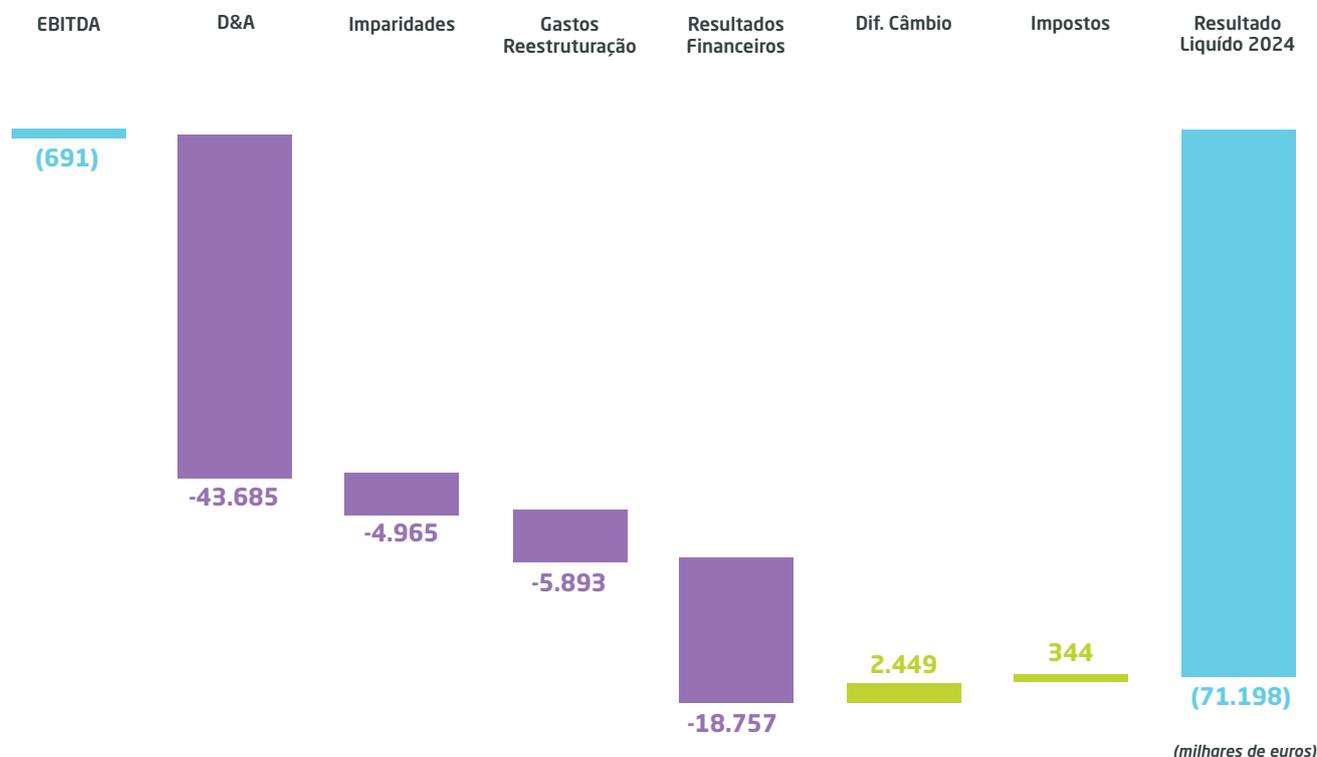
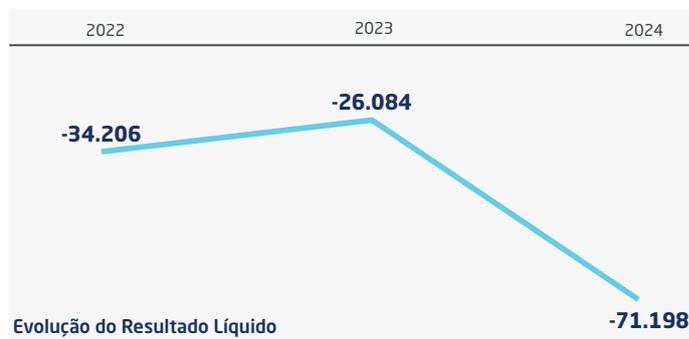
¹Com a adoção da IFRS16 a partir de 2019 passam a ser considerados na rubrica de amortizações do exercício.

²Valor das responsabilidades da Azores Airlines com acordos de reforma antecipada, pré-reforma e saídas voluntárias lançado em 2021 no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA.

Análise de resultados

Resultado Líquido

Em 2024, a Azores Airlines apresenta um resultado líquido negativo de EUR 71,2M, evidenciando uma deterioração de EUR 45M em relação aos EUR 26M negativos registados em 2023.



Esta evolução face ao ano anterior, resulta da deterioração significativa verificada ao nível de EBITDA (EUR -22,2M), à qual acresce o aumento do valor de depreciação e de amortização (EUR 13,4M) e o aumento de imparidades constituídas durante 2024 (EUR 10M).

No que respeita a Gastos de Reestruturação, a reabertura do programa de pré-reformas, lançado em 2021, resultou num aumento das responsabilidades a incorrer com trabalhadores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada, com um impacto de EUR 5,9M em 2024, mais EUR 1,5M do que o valor registado no ano anterior. Os resultados financeiros situaram-se

em EUR -18,8M, uma deterioração de EUR 1,7M milhões de euros em termos homólogos, resultante essencialmente do aumento do valor de juros relacionados com contratos de locação pagos pela Azores Airlines durante o ano de 2024.

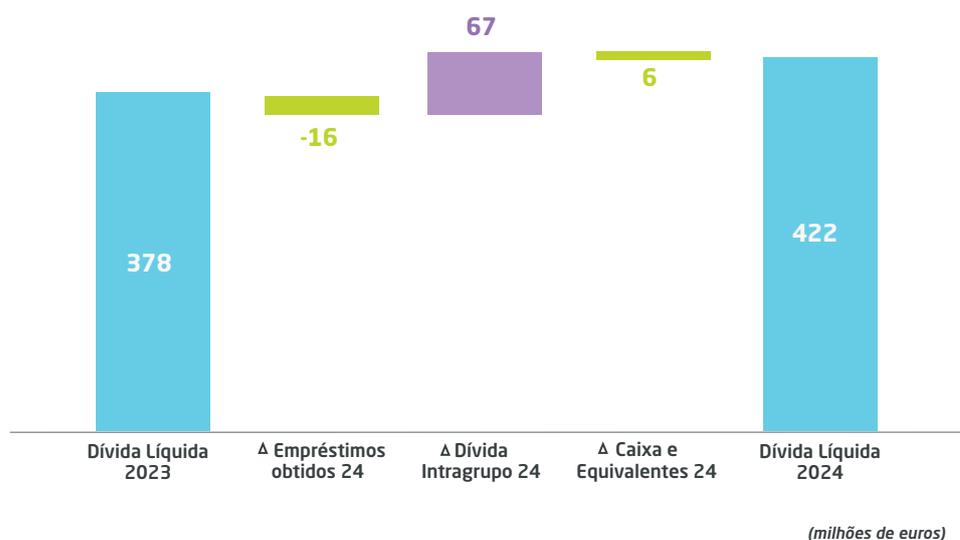
A evolução positiva da rubrica de Diferenças Cambiais resulta, no âmbito da política definida no Grupo SATA para gestão de risco financeiro, da contratação a partir de 1 de janeiro de 2022, de uma relação de cobertura cambial, com objetivo de mitigação de variações nos fluxos de caixa, decorrentes de vendas cuja tarifa seja determinada em dólares americanos, sendo o montante registado

na demonstração de resultados do exercício correspondente à parcela não coberta pelo hedging cambial.

O impacto positivo da rubrica de impostos, resulta do registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais associados a mais um ano de expectativa de lucro tributável futuro, com uma atualização de EBITDA constante de 1,52%, compensado com a atualização da taxa de imposto que suporta o referido cálculo. A Empresa mantém inalterada a sua expectativa de recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2024 num período de 15 anos.

Dívida Líquida

Durante o exercício de 2024, o valor de dívida líquida¹ registou um crescimento em termos homólogos de 12%, correspondente a cerca de EUR 44M, fruto do impacto negativo do aumento da dívida intra-grupo, atenuado pela redução de EUR 16M no montante de financiamentos bancários e aumento de EUR 6M na rubrica de disponibilidades.



Fornecedores

Durante 2024 mantivemos em curso as iniciativas com vista à otimização da relação SATA com os seus stakeholders, implementadas em 2021 e com resultados significativos no que diz respeito à credibilidade da Azores Airlines junto dos seus parceiros e melhorias ao nível da flexibilização e exigência de pagamentos. Para o efeito, revelou-se essencial o Plano de Sustentabilidade Financeira desenvolvido em meados de 2024, com o objetivo de inverter a tendência de performance financeira negativa evidenciada no primeiro semestre de 2024, permitindo transmitir aos principais fornecedores uma estratégia para a inflexão da tendência.

Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2024 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da Azores Airlines, cujo valor era a 31 de dezembro de 2024 de -448 milhões de euros.

¹ Não considera passivos com obrigações contratuais.

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 2024 - 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 Objectivos 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 Internacional - Azores Airlines, 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 Internacional - Azores Airlines, S.A., e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 71.198.189,54 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 14 de julho de 2025

Conselho de Administração



Rui Miguel Furtado Coutinho
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Administrador)



Anexos

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG) 2022-2050
Relato da Taxonomia Ambiental
Metodologias
Anexos financeiros

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2024
Implementar e divulgar um Relatório Anual de Sustentabilidade.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022. Relatório de Sustentabilidade 2021, publicado no site oficial www.azoresairlines.pt
Elaborar e divulgar uma Política de Sustentabilidade para o Grupo SATA, que subscreva compromissos baseados na estratégia do ESG.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022. Política de Sustentabilidade do Grupo SATA, de 27 de julho de 2022, publicada nos canais de comunicação internos e externos da organização.
Identificar internamente as prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores.	Final de 2022	••• Concluído em 2022: definição de indicadores no Relatório de Sustentabilidade 2021 e no Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050. Concluído em 2023: consulta e análise de propostas para apoio na elaboração da análise de materialidade, análise de dupla materialidade, análise gap CSRD incluindo o cumprimento do ESRS, elaboração do relatório de sustentabilidade de acordo com a Diretiva CSRD e Taxonomia, cálculo de pegada de carbono. Concluído em 2024: Início dos trabalhos de recolha de informação necessárias para elaboração do Relatório de Sustentabilidade, de acordo com os requisitos CSRD (análise de dupla materialidade, cálculo da pegada do carbono, Taxonomia, etc.).
Realização de ações e publicação de artigos alusivos a dias de calendários relacionados com a Sustentabilidade (ex.: Dia Mundial da Árvore, da Terra, da Água).	Final de 2022	✔ Iniciado em 2022: As campanhas são divulgadas nos canais internos e externos da organização, nomeadamente, email Ibelong, Bloque interno "Voamos Juntos", SharePoint da Direção de Sustentabilidade, no Relatório de Integrado e site oficial.
Reforçar a participação do Grupo SATA no projeto de Cartilha de Sustentabilidade dos Açores, com a definição e medição de 3 compromissos anuais.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022 e 2023: o Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade com a definição três objetivos: 1 - Implementação de um Relatório Anual de Sustentabilidade 2 - Definição de prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores 3 - Definição de uma estratégia colaborativa de operacionalização do projeto "SATA Forest" Concluído em 2024: O Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade, no momento priorizar, estabelecendo os seguintes objetivos: 1 - Realização de uma consulta a <i>stakeholders</i> (interna ou externa) 2 - Realização do exercício da dupla materialidade 3 - Definição de um novo ciclo de sustentabilidade (estratégia), assente nos temas materiais e ambições para os próximos anos.
Retomar o processo de certificação da ISO 14001:2015 - Sistema de Gestão Ambiental.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022: início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas. Concluído em 2023: as empresas SATA Air Açores e Azores Airlines alcançaram a certificação IEnvA que cumpre também com os requisitos da ISO 14001.
Implementar e certificar o programa <i>IATA Environmental Assessment</i> (IEnvA).	Final de 2022	✔ Concluído em 2022: Início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas. Concluído em 2023: As empresas SATA Air Açores e Azores Airlines alcançaram a certificação IEnvA.
Otimizar a monitorização de indicadores, estabelecendo mecanismos de avaliação e controlo dos consumos de eletricidade e água, em 100% dos estabelecimentos ocupados pelo Grupo SATA.	Final de 2022	✔ Desenvolvido em 2022: em curso a análise de uma metodologia adequada para a monitorização do consumo de eletricidade e água, através do sistema de faturação. Desenvolvido em 2023: a metodologia da contabilização do consumo unitário de eletricidade e água está a ser ultimado pela Direção de Sistemas de Informação e Direção Financeira. Espera-se que entre em produção em 2024. Concluído em 2024: Metodologia em produção, tendo já sido obtidos resultados desta monitorização.

Em 2024 mantivemos a nossa rota orientada pelas políticas corporativas que definimos. Concluimos projetos com os quais nos havíamos comprometido e aceitámos novos desafios. Juntamo-nos a novos parceiros que, como nós, empenham-se na construção de um futuro mais equilibrado.

Compromisso	Prazo	Status 2024
Melhorar a comunicação externa, com a otimização do site oficial, com a introdução e desenvolvimento de informação sobre a Sustentabilidade do Grupo SATA.	Final de 2022 	Concluído em 2022: criada uma página de Sustentabilidade no site oficial www.azoresairlines.pt/pt-pt/institucional/sustentabilidade .
Substituir os encostos de cabeça (têxteis não têxteis) por material de pele, em todas a aeronaves do Grupo SATA.	Final de 2022 	Concluído em 2022: Substituídos os encostos de cabeça têxteis de toda a frota da SATA Air Açores e Azores Airlines.
Criar condições para o Grupo SATA se tornar no patrocinador oficial de "Açores – Destino Sustentável".	Final de 2022 	Status em 2024: Considerando outros assuntos prioritários, esta ação não foi considerada relevante até à data.
Aderir ao BCSD (<i>Business Council for Sustainable Development</i>) Portugal, com vista a participar em projetos e grupos de trabalho dedicados ao tema da sustentabilidade, nomeadamente: neutralidade carbónica, biodiversidade e capital natural, cadeia de valor, economia circular, <i>sustainable finance</i> e cidades sustentáveis.	Final de 2022 	Concluído em 2023: Grupo SATA aderiu ao BCSD Portugal em 2023.
Subscrever da Carta de Princípios – BCSD Portugal, com objetivo assumir compromissos comuns de desenvolvimento sustentável para Portugal.	Final de 2022 	Concluído em 2024: Não foi procedente a subscrição da Carta de Princípios BCSD Portugal, pelo que o objetivo está encerrado..
Implementar um programa compensação de carbono voluntário para os passageiros/clientes que visa na contribuição da compensação da pegada de carbono das emissões de CO ₂ emitidas no voo.	Final de 2023 	Concluído em 2022: ICOP (<i>IATA Carbon Offset Program</i>) lançado no dia 21. de março de 2022, nas comemorações do Dia Mundial da Árvore.
Retomar do Projeto SATA Forest, compensando 20.000 tCO ₂ da operação aérea da SATA Air Açores (correspondente à média das emissões CO ₂ dos últimos 5 anos) através do plantio de árvores em cada ilha, em que o número de árvores corresponde ao número de passageiros movimentados, em cada ilha.	Final de 2025 	Concluído em 2024: O retomar do projeto SATA Forest foi apresentado à Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas. Considerando a abrangência deste projeto e da publicação do diploma legal sobre a certificação de projetos de compensação de carbono em Portugal, caberá ao Governo Regional dos Açores lançar os procedimentos para a certificação de um projeto alargado de compensação de carbono. Neste seguimento, foi necessário alargar o prazo de implementação de "Final de 2023" para "Final de 2025".
Eliminar o plástico descartável e usar materiais reciclados no catering a bordo das aeronaves.	Final de 2023 	Concluído em 2022: Em 2021 foram substituídas 1.450.000 unidades de SUP. Concluído em 2023: Foram substituídos todos os plásticos descartáveis a bordo. Novo <i>amenity kit</i> da Azores Airlines produzido com materiais recicláveis.
Finalizar o programa de substituição/modernização da frota da Azores Airlines, nomeadamente com 3 (três) aeronaves A320neo. A321neoLR - 3 aeronaves (finalizado); A321neo – 2 aeronaves (finalizado)	Final de 2025 	Concluído em 2023: Azores Airlines recebe o primeiro A320neo (CS-TSK). Frota Atual: 3 - A321neoLR/ 2 - A3221neo / 1- A320neo / 3 – A320ceo. Concluído em 2024: Frota Azores Airlines renovada até à data: 3 aeronaves A321neoLR 2 aeronaves A321neo 2 aeronaves A320neo Durante o ano de 2025 está previsto receber um A321neoXLR. Assim sendo, o prazo de implementação foi alargado de "Final de 2024" para "Final de 2025".

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2024
<p>Analisar e avaliar a realização de protocolos e parcerias com organizações não governamentais regionais dedicados à atuação na área da sustentabilidade ambiental, com intuito do Grupo SATA contribuir para sustentabilidade dos Açores a vários níveis (ex.: Lançamento de um projeto inovador, em parceria com Universidade dos Açores e Associação Agrícola de São Miguel, para criação de SAF a partir da produção de beterraba).</p>	Final de 2025	••• Status em 2024: Em desenvolvimento.
<p>Alcançar a Certificação pela Norma NP 4469:2019 – Norma da Responsabilidade Social.</p>	Final de 2024	✔ Concluído em 2023: Implementação do sistema de gestão.
<p>Acompanhar a estratégia do setor, utilizar, combustível de aviação sustentável (SAF), quando disponível e comercializado, de acordo com o Anexo II da Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a garantia de condições equitativas para o transporte aéreo sustentável, de 8 de outubro de 2021:</p> <p>a) utilizar um mínimo de 2% de SAF, assim que disponível e comercializado, a partir de 01-jan-2025 até 31-dez-2029.</p> <p>b) utilizar um mínimo de 5% de SAF, dos quais uma cota mínima de 0,7% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2030 até 31-dez-2034</p> <p>c) utilizar um mínimo de 20% de SAF, dos quais uma cota mínima de 5% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2035 até 31-dez-2039.</p> <p>d) utilizar um mínimo de 32% de SAF, dos quais uma cota mínima de 8% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2040 até 31-dez-2044.</p> <p>e) utilizar um mínimo de 38% de SAF, dos quais uma cota mínima de 11% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2045 até 31-dez-2049.</p> <p>f) utilizar um mínimo de 63% de SAF, dos quais uma cota mínima de 28% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, a partir de 01-jan-2050.</p>	2025-2050	<p>••• Concluído em 2022: Em 24 de outubro de 2022 a Azores Airlines realizou a primeira ligação aérea utilizando combustível de aviação sustentável (SAF) de LIS- PDL, com 165 passageiros, num Airbus A320. O combustível SAF utilizado nesta ligação incorporou 39% de matéria de origem renovável HEFA (<i>Hydro processed Esters and Fatty Acids</i> / Ésteres e ácidos gordos hidroprocessados) o que representou uma redução de 35% das emissões totais de CO₂.</p> <p>••• Concluído em 2023: A Azores Airlines abasteceu SAF nos aeroportos em França, no âmbito do mandato SAF obrigatório estabelecido neste país. Segundo este mandato, todas as companhias aéreas que abastecem nos aeroportos de França devem pagar uma taxa de SAF, sendo que os abastecedores devem fornecer pelo menos 1% de SAF / ano. Segundo informação do FN, foram abastecidos 5,7 m3 de SAF nos voos da Azores Airlines, totalizando uma redução de 16,9 tCO₂e comparativamente com o Jet A1.</p> <p>••• Concluído em 2024: A Azores Airlines abasteceu SAF nos aeroportos em França, no âmbito do mandato SAF obrigatório estabelecido neste país. No decorrer deste ano, totalizou um abastecimento de 2,5t de SAF.</p>



Compromisso	Prazo	Status 2024
<p>Implementar medidas e instrumentos para prevenção da corrupção e suborno junto de trabalhadores e fornecedores de forma a alcançar 0 (zero) denúncias anuais.</p>	<p>2024-2025 ●●●</p>	<p>Status: Implementado em 2024 (processo contínuo): Foram aprovadas e implementadas as seguintes políticas e diretrizes: Política Anticorrupção, Política de Aceitação de Ofertas, Benefícios e Vantagens, e Política de Gestão de Conflitos de Interesses. Todas estas políticas foram devidamente divulgadas a todos os trabalhadores, acompanhadas da comunicação dos procedimentos a adotar para o reporte de eventuais situações irregulares, através de canais específicos criados para o efeito.</p> <p>As referidas políticas e procedimentos encontram-se igualmente disponíveis no site institucional da empresa, assegurando o acesso por parte de terceiros e promovendo a transparência dos processos.</p> <p>Paralelamente, todos os trabalhadores procederam à assinatura de declarações de reporte ou de inexistência de conflitos de interesses.</p> <p>Durante o período em avaliação, não foram registadas quaisquer denúncias, cumprindo-se assim o objetivo estabelecido de zero ocorrências. A iniciativa será mantida como uma prática permanente no âmbito do compromisso da organização com a integridade e a ética profissional.</p>
<p>Implementar procedimento de <i>Due Diligence</i> de integridade de terceiros com os quais a SATA se relaciona, designadamente fornecedores, parceiros de negócios/contrapartes, para avaliação dos respetivos riscos de integridade.</p>	<p>Final de 2024 ●●●</p>	<p>Status: Iniciado em 2024 (medida contínua): Iniciou-se a implementação de um procedimento de <i>Due Diligence</i> de integridade aplicável a terceiros com os quais a SATA se relaciona, designadamente fornecedores, parceiros de negócios e demais contrapartes. Este processo visa a avaliação estruturada de riscos de integridade nos domínios financeiro, compliance e ESG.</p> <p>A avaliação está a ser progressivamente aplicada no âmbito do processo de avaliação e contratação de terceiros, sendo acompanhada por questionários específicos que permitem a recolha de evidências documentais sobre o cumprimento de obrigações legais, regulamentares e critérios de integridade e sustentabilidade.</p> <p>Trata-se de uma medida contínua, integrada no procedimento interno de avaliação e seleção de terceiros, com o objetivo de assegurar relações contratuais alinhadas com os princípios de ética, transparência e boa governação. A sua implementação prossegue de forma faseada, com vista à consolidação plena desta prática como parte do sistema de controlo interno da SATA.</p>
<p>Proteger os Direitos Humanos na cadeia de fornecimento, através de <i>Due Diligence</i>:</p>	<p>Final de 2025 ●●●</p>	<p>Status: Iniciado em 2024 (medida contínua): Foi aprovada a Política de Direitos Humanos da SATA, a qual define os princípios orientadores da empresa em matéria de respeito pelos direitos fundamentais, condições laborais justas e responsabilidade social. Esta política é divulgada publicamente e acessível a terceiros, reforçando o compromisso da organização com práticas éticas e sustentáveis ao longo da cadeia de fornecimento.</p> <p>A proteção dos direitos humanos na cadeia de fornecimento está a ser assegurada através do controlo de <i>Due Diligence</i> de integridade de terceiros, que constitui um mecanismo contínuo no âmbito do procedimento de avaliação e contratação de fornecedores e parceiros de negócios.</p> <p>Neste contexto, a avaliação dos critérios de direitos humanos está atualmente a ser aplicada a fornecedores diretos, como parte do processo já implementado de análise de riscos financeiros, de compliance e ESG. Os fornecedores são submetidos a questionários e à apresentação de evidências documentais que permitem aferir o cumprimento de requisitos legais e sociais, incluindo a inexistência de práticas como o trabalho infantil, forçado ou em condições degradantes.</p> <p>Esta medida continuará a ser aplicada de forma progressiva e será consolidada como prática permanente no sistema de controlo interno da SATA, com vista à salvaguarda dos direitos humanos em toda a cadeia de fornecimento.</p>

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2024
Cumprir com os objetivos do Programa IATA 25 by 2025, em prol da igualdade de género, aumentando o número de mulheres em cargos de gestão e áreas sub-representadas em 25%, ou até um mínimo de 25% até 2025.	Final de 2025	<p>Status: Em desenvolvimento desde 2021 com metas parcialmente atingidas: No âmbito do compromisso assumido com o programa IATA 25by2025, a SATA estabeleceu mecanismos internos de verificação e acompanhamento da representatividade de género, com foco no aumento da presença de mulheres em cargos de gestão e em áreas historicamente sub-representadas. A monitorização é efetuada anualmente e os dados são reportados à IATA, de forma sistemática, conforme os requisitos do programa.</p> <p>De acordo com a análise mais recente dos dados, os objetivos estabelecidos já foram alcançados nas áreas de Operações de Voo, Operações Terrestres e em Cargos de Gestão, tendo sido verificado um aumento ou manutenção da representatividade feminina em níveis iguais ou superiores a 25%.</p> <p>No entanto, na área da Manutenção, a meta não foi ainda atingida, não por falta de esforço da organização, mas devido a uma limitação estrutural do próprio mercado de trabalho, onde se verifica uma escassez de candidaturas femininas nesta área técnica específica. A realidade nacional e setorial demonstra que a presença de mulheres na manutenção aeronáutica é extremamente reduzida, refletindo um desafio mais amplo que ultrapassa o contexto organizacional da SATA.</p> <p>A medida mantém-se ativa, com monitorização contínua e ações específicas para a promoção da igualdade de género, integradas na estratégia de diversidade e inclusão da empresa.</p>
Reduzir Índice de Sinistralidade e a prevalência de LMERT nas equipas de OAE's através da implementação do Programa Forma e Força – Fisioterapia e Ginástica Laboral.	Final de 2025	Em curso.
Diminuir o impacto dos riscos de natureza psicossocial nos trabalhadores: sono e fadiga em trabalhadores com horários irregulares, reforçando a produtividade nas equipas.	Final de 2025	Em curso.
Atualização da Avaliação de Riscos Profissionais para a Saúde e Segurança no Trabalho, incluindo os riscos de natureza psicossocial, com as respetivas medidas de prevenção e mitigação, com o objetivo do desenvolvimento de locais de trabalho mais seguros e saudáveis.	Final de 2025	Em curso.



Relato da Taxonomia Ambiental FY 2024

DISCLAIMER: Os conteúdos produzidos neste documento servem de apoio ao relato de taxonomia da empresa. É da inteira responsabilidade da empresa a sua validação final e posterior utilização da informação.

Enquadramento

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

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

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

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

Análise de elegibilidade

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

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

	Valor total do KPI (€)	Proporção das atividades económicas elegíveis para a taxonomia (%)	Proporção das atividades económicas não elegíveis para a taxonomia (%)
Volume de Negócios	331.096.802	100	0
Capex	40.090.144	99	1

O Volume de Negócios e o Capex foram calculados de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) em conformidade com as demonstrações financeiras para o exercício findo a 31 de dezembro de 2024.

Em 2024, o denominador da proporção do volume de negócios ascendeu ao valor de 331 096 802 € que corresponde ao total das vendas e prestações de serviços apresentado na demonstração de resultados. O detalhe das vendas e prestações de serviços pode ser consultado nas notas 3.18 e 25 do anexo às demonstrações financeiras.

Em 2024, o denominador da proporção do Capex ascendeu ao valor de 40 090 144€ que corresponde aos acréscimos efetuados aos ativos fixos tangíveis, intangíveis e ativos sob direto de uso. O detalhe aos ativos mencionados pode ser consultado nas notas 3.2, 3.3, 6 e 7 do anexo às demonstrações financeiras.

Próximos passos na aplicação da Taxonomia

Ao longo de 2025, e com base neste primeiro exercício de elegibilidade, a SATA pretende aprofundar e melhorar a sua análise e reporte de Taxonomia. Além de expandir a análise para identificar outras atividades elegíveis e relevantes, a empresa planeia realizar pela primeira vez o exercício de análise dos critérios técnico-ambientais e sociais, conseguindo assim reportar sobre o alinhamento das suas atividades com os diferentes objetivos ambientais e com a Taxonomia. Dado que a Taxonomia é um regulamento em constante expansão e atualização, a SATA irá monitorizar os seus próximos desenvolvimentos e garantir o seu alinhamento contínuo com este regulamento.

Metodologias

Notas metodológicas gerais

A análise e cálculo de emissões de GEE do inventário foi baseada no referencial internacional, o GHG *Protocol*, desenvolvido pelo *World Resources Institute* (WRI) e *World Business Council for Sustainable Development*.

A metodologia de cálculo recorre a um método baseado na aplicação de fatores de emissão para os dados de atividade (FExDA). Os dados de atividade são fornecidos pela SATA, devendo recorrer a dados anuais. Os dados utilizados como base para a determinação da Pegada de Carbono referem-se ao ano de 2024. 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.

Sempre que possível, foram utilizados fatores de emissão adaptados à realidade Portuguesa (ex: retirados do *National Inventory Report* - NIR da Agência Portuguesa do Ambiente - APA). Quando não foi possível, foram consideradas

outras fontes internacionais, credíveis, reconhecidas e apropriadas (DEFRA, ADEME, EPA, Ecoinvent).

Na metodologia de cálculo utilizada foram considerados os valores dos GWP que constam no IPCC *Fifth Assessment Report* (AR5), tal como recomendado pelo GHG Protocol. Com a utilização dos GWP do AR5 o presente estudo encontra-se alinhado com o referencial nacional publicado pela APA (*National Inventory Report* - NIR). Os valores utilizados são os seguintes: CO₂ - 1; CH₄ - 28; N₂O - 265.

Os fatores de emissão utilizados foram escolhidos tendo em conta a melhor informação disponível e atual, com o ano de reporte mais próximo de 2024.

Metodologias usadas para o cálculo ou medição de emissões

Âmbito 1	<p>Foram consideradas as seguintes fontes de emissão de GEE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • consumos de combustíveis em equipamentos fixos, nomeadamente geradores de emergência; • consumos de combustíveis em equipamentos móveis, como a frota própria (aérea e terrestre); • fugas de gases refrigerantes. <p>Foram utilizados dados da frota aérea (incluindo das aeronaves alugadas) em que os consumos são disponibilizados pelos responsáveis das áreas e aeroportos. A recolha desses dados é realizada mensalmente e sistematizada no final de cada ano civil.</p> <p>Não foram identificadas fugas de GFEE nos equipamentos de refrigeração da responsabilidade das empresas do Grupo SATA.</p>
Âmbito 2	<p>No âmbito 2 foi abrangida a aquisição de energia elétrica. Foram consideradas duas fontes de energia elétrica: Edifícios e Veículos.</p> <p>Para as instalações em que o reporte dos consumos primários (Kwh) não estava completo foi feita uma extrapolação tendo em conta a média de valores de consumo mensal dos restantes meses.</p> <p>Para as instalações em que não havia informação primária suficiente necessária, foram utilizados os dados financeiros (custo) para estimar o consumo (em kwh).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foi considerada uma média de valores de tensão média para obter o valor €/kWh dos Açores. - Foi utilizado o mesmo fator de custo dos Açores para a Madeira, uma vez que esta informação não estava disponível. <p>Nas regiões autónomas dos Açores e Madeira apenas existe um fornecedor de eletricidade, pelo que o fator de emissão utilizado para o cálculo de emissões de acordo com metodologia <i>market-based</i> e <i>location-based</i> é o mesmo.</p>
tCO₂	Toneladas de dióxido de carbono.
tCO₂e	Toneladas de dióxido de carbono equivalente é uma métrica do GHG <i>Protocol</i> , utilizada para representar o potencial de aquecimento global dos diferentes gases de efeito de estufa, em forma de CO ₂ . São calculados os GEE's CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFC, PFC, SF ₆ , NF ₃ . Este são convertidos em CO ₂ para facilitar a análise dos impactos dessas emissões para o aquecimento global.

Metodologias

Categoria do Âmbito 3	Metodologias, pressupostos e métodos de alocação utilizados para o cálculo de emissões
<p>Categoria 1 - Compra de bens e serviços</p>	<p>Os dados de atividade (despesa) foram multiplicados por um fator de emissão apropriado, considerando a tipologia de bem ou serviço adquirido.</p>
<p>Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2)</p>	<p>Foram consideradas as emissões upstream dos combustíveis (Âmbito 1) e da aquisição de eletricidade (Âmbito 2). Relativamente à eletricidade, foram também consideradas as perdas na rede de distribuição.</p>
<p>Categoria 5 - Resíduos</p>	<p>Os dados de atividade (quantidade de resíduos) foram multiplicados por um fator de emissão apropriado de acordo com o método de tratamento e tipologia de resíduos. Para o caso dos resíduos "Águas Oleosas/Ferrosas", considerou-se o tratamento de efluentes como destino final.</p>
<p>Categoria 6 - Viagens de negócios</p>	<p>Viagens de avião: Os dados de atividade (distância percorrida) foram multiplicados por um fator de emissão apropriado consoante o tipo de viagem. - Quando não estava disponível o número de bilhetes foi assumido que era apenas 1. - Quando não estava disponível a informação acerca da classe do voo foi assumido "Económica". Estadias em hotéis: Os dados de atividade (nº de noites) foram multiplicados por um fator de emissão apropriado consoante a localização geográfica. Quando não estava disponível o número de quartos, foi assumido que era apenas 1. Outras despesas de deslocação: Quando foi possível, através da descrição da despesa de transporte submetida, os dados financeiros foram convertidos em dados primários, recorrendo a estimativas. - As despesas não relacionadas diretamente com a deslocação/viagens (ex: portagens, parque de estacionamento) foram alocadas à categoria 1 de serviços.</p>
<p>Categoria 7 - Deslocações pendulares</p>	<p>Foi considerado um fator médio de emissão por colaborador com base na informação primária recolhida. Este fator foi aplicado para calcular as emissões do deslocamento dos restantes de funcionários que não responderam à pesquisa. (70%).</p>

Dados (Tipologia de informação, descrição da qualidade dos dados e fontes)	Tipologia de dados de atividade	Fatores de Emissão
<p>Para calcular esta categoria, foram considerados os produtos e serviços adquiridos, com base nas informações das compras (€).</p> <p>Foram considerados todas as tipologias de consumíveis da SATA, desde consumíveis de escritório, matérias-primas, ferramentas, componentes de aeronaves e manutenção de aeronaves, alimentação, fardamento e produtos/componentes informáticos e tecnológicos.</p> <p>Foram considerados todos os serviços diretos e materiais da atividade da SATA, nomeadamente serviços de manutenção, reparação e assistência, limpeza, serviços de catering, serviços de segurança e bombeiros, serviços de informática, telecomunicações, serviços médicos e de análises.</p> <p>Os serviços que são depois cobrados ao cliente final, em que a SATA atua como intermediário, não foram considerados.</p>	Dados financeiros	EPA e ADEME.
Os dados de atividade foram obtidos nos âmbitos 1 e 2.	Dados físicos	FE de Gasóleo e Jet fuel - DEFRA 2024. FE de extração, refinação e transporte; FE associado às perdas de eletricidade WTT - DEFRA 2021. FE de percentagem de perdas - REN. FE produção (combustão) da eletricidade perdida na rede T&D - APREN 2023.
<p>Para o cálculo das emissões associadas aos resíduos gerados, foram consideradas as quantidades de resíduos gerados por tipologia, consultadas no SRIR e SILIAMB, e foi aplicado um fator de emissão associado a cada tipologia de produto e respetivo destino final.</p>	Dados físicos	DEFRA 2024 e EcolInvent v3.10.
<p>Para as viagens de avião e estadias em hotéis foram considerados primários. Adicionalmente foram consideradas as despesas de transporte submetidas na plataforma Mytrips. Nesta plataforma é registado o custo da despesa e uma breve descrição da mesma.</p>	Dados físicos e Financeiros	FE de viagens de avião e viagens de barco - DEFRA 2024. FE de viagens de metro e aluguer de viatura - EPA. FE de viagens de comboio e de aluguer de viatura - ADEME. FE de estadias em hotéis - DEFRA 2024, Greenview 2024, ADEME FE de gasolina - DEFRA 2024.
<p>Nesta categoria foram consideradas duas fontes de informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Questionário realizado aos trabalhadores acerca das viagens casa-trabalho-casa para os trabalhadores que utilizam viaturas próprias para a deslocação. Taxa de resposta ao questionário: 30% - No caso de trabalhadores que utilizam transporte fornecido pela empresa (autocarro) foi considerada a Informação sobre a distância média percorrida em cada viagem. 	Dados Físicos	FE de deslocações de automóvel a gasóleo, gasolina e GPL; deslocações de Motociclo (<50 cm ³ e >50cm ³) - APA NIR 2024. FE de deslocações de automóvel elétrico, híbrido <i>plug-in</i> e híbrido não <i>plug-in</i> ; deslocações de autocarro, comboio e metro - DEFRA 2024.

SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2024

Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração da posição financeira.....	3
Demonstração de resultados	4
Demonstração do rendimento integral	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios	6
Demonstração dos fluxos de caixa	7
Anexo às demonstrações financeiras.....	8
1. Introdução	8
1.1 AUXÍLIOS DO ESTADO.....	8
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	10
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	13
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES	17
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	18
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO	18
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES.....	19
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	21
3. Políticas contabilísticas materiais	21
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	21
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	21
3.3 ATIVOS INTANGÍVEIS	23
3.4 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	23
3.5 ATIVOS FINANCEIROS.....	24
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	26
3.7 INVENTÁRIOS.....	26
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	27
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	27
3.10 CAPITAL SOCIAL.....	27
3.11 PASSIVOS FINANCEIROS.....	27
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	28
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	28
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	29
3.15 PROVISÕES.....	30
3.16 LOCAÇÕES	31
3.17 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	33
3.18 RÉDITO.....	33
3.19 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	34
3.20 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	34
4 Políticas de gestão do risco financeiro.....	35
I. RISCO DE TAXA DE CÂMBIO.....	35
II. RISCO DE CRÉDITO	37
III. RISCO DE LIQUIDEZ	38
IV. RISCO DE TAXA DE JURO.....	39
V. RISCO DE PREÇO DE COMBUSTÍVEL	40
VI. RISCO DE MERCADO	40
VII. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL	41
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	41
5.1 PROVISÕES (NOTA 16).....	42
5.2 PROVISÃO DE REDELIVERY (NOTA 16)	42
5.3 PROVISÃO PARA REESTRUTURAÇÃO (NOTA 16)	43

5.4 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS (NOTA 6).....	43
5.5 IMPARIDADE DE CLIENTES E CONTAS A RECEBER (NOTAS 9 E 12).....	44
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22).....	44
5.7 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 8).....	44
5.8 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 17).....	45
5.9 BENEFÍCIOS DE REFORMA (NOTA 27).....	45
5.10 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO CORRENTES ASSOCIADOS AO TRANSPORTE AÉREO (NOTA 6).....	45
5.11 HEDGING CAMBIAL (NOTA 15).....	46
6. Ativos fixos tangíveis.....	47
7. Ativos intangíveis.....	51
8. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	52
9. Outras contas a receber.....	54
10. Outros ativos correntes e não correntes.....	55
11. Inventários.....	56
12. Clientes.....	57
13. Caixa e equivalentes de caixa.....	58
14. Capital.....	58
15. Reservas e prestações suplementares.....	58
16. Provisões.....	59
17. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....	61
18. Outras contas a pagar.....	63
19. Outros passivos correntes.....	64
20. Fornecedores.....	65
21. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar.....	65
22. Documentos pendentes de voo.....	65
23. Ativos e passivos financeiros por categoria.....	66
24. Justo valor de ativos e passivos.....	66
25. Vendas e serviços prestados.....	66
26. Fornecimentos e serviços externos.....	67
27. Gastos com o pessoal.....	68
28. Outros rendimentos e ganhos.....	71
29. Outros gastos e perdas.....	71
30. Resultados financeiros.....	72
31. Imposto do exercício.....	72
32. Compromissos.....	73
33. Contingências.....	74
34. Partes relacionadas.....	74
35. Eventos subsequentes.....	76
36. Matérias ambientais.....	77

Demonstração da posição financeira

	Nota	2024	2023
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	122 461 727	122 838 548
Ativos intangíveis	7	229 192	194 861
Ativos por impostos diferidos	8	14 749 093	14 379 075
Clientes	12	4 594 127	1 490 115
Outras contas a receber	9	40 641 311	26 002 004
Outros ativos não correntes	10	1 107 838	1 622 404
		183 783 288	166 527 007
Corrente			
Inventários	11	454 673	686 477
Clientes	12	34 760 150	52 353 748
Outras contas a receber	9	23 898 781	22 654 473
Imposto sobre o rendimento a receber	21	73 140	-
Outros ativos correntes	10	2 860 729	3 064 449
Caixa e equivalentes de caixa	13	7 803 868	1 452 711
		69 851 341	80 211 858
Total do Ativo		253 634 629	246 738 865
Capital Próprio			
Capital social	14	5 000 000	5 000 000
Reservas legais	15	492 199	492 199
Outras reservas	15	(8 412 394)	(1 231 443)
Prestações suplementares	15	111 673 389	111 673 389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(485 912 026)	(459 540 940)
Resultado líquido do exercício		(71 198 190)	(26 083 864)
Total Capital Próprio		(448 357 254)	(369 690 891)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	16	24 674 960	9 499 554
Empréstimos obtidos	17	-	110 110
Passivos com obrigações contratuais	17	81 030 564	84 525 910
Obrigações de benefícios de reforma e outros	27	15 970 095	10 997 413
Outras contas a pagar	18	182 016 450	182 016 450
		303 692 069	287 149 437
Corrente			
Empréstimos obtidos	17	112 602	16 165 792
Passivos com obrigações contratuais	17	37 402 286	29 420 383
Fornecedores	20	29 741 547	27 891 749
Outras contas a pagar	18	279 055 898	203 411 203
Imposto sobre o rendimento a pagar	21	-	151 445
Outros passivos correntes	19	8 164 181	3 379 136
Documentos pendentes de voo	22	43 823 300	48 860 610
		398 299 814	329 280 319
Total Passivo		701 991 883	616 429 756
Total do Capital Próprio e Passivo		253 634 629	246 738 865

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

Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Vendas e serviços prestados	25	331 096 802	280 783 682
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	11	(1 657 100)	(1 641 794)
Fornecimentos e serviços externos	26	(256 275 730)	(209 895 201)
Gastos com o pessoal	27	(66 677 444)	(50 375 497)
Provisões (aumentos/reduções)	16	(6 321 824)	2 912 001
Outros rendimentos e ganhos	28	4 858 788	4 822 636
Outros gastos e perdas	29	(5 714 206)	(5 051 887)
Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		(690 714)	21 553 940
Gastos de reestruturação	27	(5 893 391)	(4 416 332)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	(43 685 128)	(30 253 686)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	9 e 12	(5 120 932)	5 071 846
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	11	155 777	(110 147)
Resultado operacional		(55 234 389)	(8 154 379)
Gastos financeiros	30	(18 943 040)	(17 011 946)
Rendimentos financeiros	30	186 241	23 166
Diferenças de câmbio líquidas	30	2 448 881	(1 870 960)
Resultados antes de impostos		(71 542 307)	(27 014 119)
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	344 117	930 255
Resultado líquido do exercício		(71 198 190)	(26 083 864)

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Notas</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Resultado líquido do exercício		(71 198 190)	(26 083 864)
Itens que poderão vir a ser reclassificados subsequentemente por resultados			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura de fluxos de caixa	15	(7 180 951)	3 457 794
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios	27	(287 222)	(63 899)
Outros impactos		-	(1 601 257)
		<u>(7 468 173)</u>	<u>3 393 895</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(78 666 362)</u>	<u>(22 689 968)</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2023		5 000 000	492 199	(4 689 237)	85 673 389	(232)	(423 669 411)	(34 206 374)	(371 399 666)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	-	(26 083 864)	(26 083 864)
Remensurações de planos de benefícios	27	-	-	-	-	-	(63 899)	-	(63 899)
Outros impactos		-	-	-	-	-	(1 601 257)	-	(1 601 257)
Derivados de cobertura do risco cambial	15	-	-	3 457 794	-	-	-	-	3 457 794
Realizações de prestações suplementares	15	-	-	-	26 000 000	-	-	-	26 000 000
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(34 206 374)	34 206 374	-
A 31 de dezembro de 2023		5 000 000	492 199	(1 231 443)	111 673 389	(232)	(459 540 940)	(26 083 864)	(369 690 891)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	-	(71 198 190)	(71 198 190)
Remensurações de planos de benefícios	27	-	-	-	-	-	(287 222)	-	(287 222)
Derivados de cobertura do risco cambial	15	-	-	(7 180 951)	-	-	-	-	(7 180 951)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(26 083 864)	26 083 864	-
A 31 de dezembro de 2024		5 000 000	492 199	(8 412 394)	111 673 389	(232)	(485 912 026)	(71 198 190)	(448 357 254)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2024	2023
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		410 042 349	343 866 753
Pagamentos a fornecedores		(334 230 331)	(275 773 304)
Pagamentos ao pessoal		(63 524 575)	(48 601 622)
Caixa gerada pelas operações		12 287 443	19 491 827
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(201 574)	(161 983)
Outros recebimentos/ pagamentos		1 524 201	(247 902)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		13 610 070	19 081 942
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(3 709 203)	(10 385 326)
Ativos intangíveis	7	(99 285)	-
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	18	(3 183 026)	(3 094 518)
Outros ativos financeiros		(1 707 954)	(1 091 170)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(8 699 468)	(14 571 014)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	17	-	15 702 929
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	18	60 746 654	-
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	15	-	26 000 000
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	17	(16 138 090)	(423 169)
Passivos com obrigações contratuais	17	(32 372 938)	(22 483 809)
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	18	(2 225 139)	(24 175 889)
Juros e gastos e similares	17	(819 280)	(617 203)
Juros de passivos com obrigações contratuais	17	(7 773 669)	(6 350 575)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		1 417 539	(12 347 715)
Variação de caixa e seus equivalentes			
Efeitos das diferenças de câmbio		23 016	(12 467)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	13	1 452 711	9 301 965
Caixa e equivalentes de caixa no fim do exercício	13	7 803 868	1 452 711

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

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

A Azores Airlines é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio. A Empresa é detida a 100% pela SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) (Ver Reestruturação societária do Grupo SATA infra), que tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras. A SATA Holding, por sua vez, detém igualmente 100% da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos” ou “SGA”), formando assim o Grupo SATA (“Grupo”). A Azores Airlines, com a sua frota de 10 aviões (3 Airbus A320, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e 2 A320 NEO), todos eles em regime de locação, opera rotas, ao abrigo das Obrigações de Serviço Público (“OSPs”), dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

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;

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.

- 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.

Após várias interações com a Comissão Europeia desde o início do processo, o Plano de Reestruturação do Grupo SATA foi aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (“Plano de Reestruturação Aprovado”), tal como referido acima, no quadro das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais que se destinam a vigorar até 31 de dezembro de 2025, o qual se encontra a ser implementado pelo Grupo SATA. Na mesma data foi igualmente terminada a investigação em curso sobre os aumentos de capital realizados em anos anteriores.

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.

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

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

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. Adicionalmente, 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.

1.2 Plano de Reestruturação

O Plano de Reestruturação (“Plano”) apresentado à CE evidenciava a situação insustentável da Azores Airlines no fecho de 2019 devido a 6 fatores principais:

- **Utilização reduzida da Frota: 40-50% abaixo *benchmark block hours* por avião**, evidenciando um plano de rede historicamente bastante dependente do tráfego sazonal e ausência de voos noturnos;
- **Disrupções operacionais: custos de ACMI e compensação de passageiros**. Os custos de compensação aumentaram de 1,5 milhões de euros em 2015 para 4,5 milhões de euros em 2019, devido a irregularidades, sendo que em 2018, o custo de ACMIs, para resolver disrupções, ascenderam a mais de 15 milhões de euros;
- **Custos extra Manutenção: elevados custos não recorrentes e reservas**. A frota antiga precisou de forte manutenção corretiva com custos de cerca de 3,2 milhões de euros com reparações extra em 2019. Adicionalmente, existiu a necessidade de provisões superiores a 7,4 milhões de euros em 2019;
- **Reestruturação da frota: custos adicionais com renovação da frota**. A entrega tardia de um A321 em 2019 gerou a necessidade de um ACMI extra, aumentando os custos. Por outro lado, atrasos na formação da tripulação para a nova frota resultaram em cancelamentos no pico de 2017;
- **Continente OSPs⁶: receita deprimida e custos extra dadas as imposições das OSPs**. As tarifas reguladas das OSPs limitam o potencial de receita. Adicionalmente, as limitações de horários prejudicam a otimização da rede, frota e tripulação. Em 2019, as 4 rotas resultaram num impacto negativo de 13 milhões de euros na margem de EBIT;
- **Aumento da concorrência: pressão da liberalização do Mercado**.

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 Açores⁷ é gerida pela Azores Airlines, que

⁶ OSPs Nacionais (LIS-HOR, LIS-PIX, LIS-SMA, LIS-FNC)

⁷ 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 da Azores Airlines, considerada no Plano de Reestruturação para 2021-2025, teve como base dados de mercado da Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Data (GDD) e OAG, em específico os dados históricos para as estações S19 e W19 da IATA.

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

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

Após o desenho e otimização da rede, a Azores Airlines 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 da Azores Airlines.

Face ao Plano de Reestruturação Aprovado, em 2024, a Empresa registou um aumento da procura, superior ao crescimento da oferta, originando um aumento do *load-factor* face ao anteriormente previsto.

Não obstante, apesar do aumento das receitas, o EBITDA e o resultado líquido do exercício apresentaram desvios negativos significativos face ao estimado no Plano de Reestruturação Aprovado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 50.000 ações nominativas escriturais, com o valor nominal de 5 euros cada, representativas da totalidade do capital social e direitos de voto da SATA 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 40.0000.000 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 30.0000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.

- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007), e
- a 20 de dezembro de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 2,711% e data de maturidade a 20 de dezembro de 2028 (PTSAOAOM0000).

Capitalização da Azores Airlines

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

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

Privatização Azores Airlines

A 24 de janeiro de 2023, foi publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 9, a Resolução do Conselho do Governo n.º 5/2023 que determinou que a SATA Holding desse início ao procedimento de alienação de ações representativas de, pelo menos, 51% do capital social da Azores Airlines.

Este procedimento decorre ao abrigo e em cumprimento da Decisão da Comissão Europeia, de 7 de junho de 2022, através da qual foi estabelecido o Plano de Reestruturação da Azores Airlines.

O Conselho de Administração da SATA Holding, apresentou à Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, nos termos da relação de tutela, respetivamente, financeira e funcional da SATA Holding, a proposta de caderno de encargos deste procedimento, tendo a mesma sido aprovada pelo Conselho do Governo a 4 de março de 2023, na qual se estabelecem os termos e as condições para a alienação de um lote de ações representativas de, no mínimo 51% e no máximo 85%, do capital social da Azores Airlines, tendo sido publicado em jornal oficial a 8 de março de 2023.

Em 2 de maio de 2024, e tendo por base o pedido de orientação específica por parte do Conselho de Administração da SATA Holding, suportado no relatório final do júri do concurso público, bem como do parecer da comissão especial de acompanhamento, o Governo Regional emite um comunicado preparado em sede de Conselho de Governo, onde delibera não dar seguimento ao processo de privatização devido à alteração significativa das condições económicas e financeiras tidas em conta na avaliação inicial da companhia aérea.

Considerando a orientação dada pelo acionista, o Conselho de Administração da SATA Holding informa o concorrente, o consórcio New Tour / MS Aviation (“NT/MS”), único concorrente elegível no processo, sobre a cessão do mesmo, o qual mereceu contestação por parte do consórcio.

Em dezembro de 2024, o consórcio New Tour / MS Aviation demonstrou disponibilidade para, em fase de negociação, melhorar financeiramente a sua proposta, aumentando o preço global para 15,2 milhões de euros, por 76% do capital social, e reforçando o critério de contribuição para o reforço da capacidade financeira da SATA.

Assim, o Conselho de Administração da SATA Holding, em requerimento dirigido ao Governo dos Açores em 28 de fevereiro de 2025, voltou a requerer uma nova orientação específica quanto ao seguimento a dar ao processo de concurso, após o consórcio NT/MS ter apresentado um requerimento no qual prestou ao Conselho de Administração da SATA Holding informações sobre a identidade das pessoas singulares de nacionalidade portuguesa, Carlos Manuel Antunes Tavares Dias e Paulo José Angélica Pereira da Silva, que, caso venha a ser apresentada uma proposta formal melhorada, integrarão o consórcio NT/MS. O consórcio NT/MS informou ainda que a soma das participações sociais que virão a ser detidas pelos dois novos elementos totalizará 49% do capital social da sociedade que virá a deter a participação da Azores Airlines.

Na reunião de Conselho de Governo de dia 21 de março de 2025 o Governo Regional dos Açores considerou estarem reunidas as condições para manter o processo de privatização, deliberando dar continuidade ao mesmo.

Em 1 de abril de 2025 o Conselho de Administração da SATA deu início às negociações formais com o consórcio, após a deliberação do Governo Regional dos Açores que considerou estarem reunidas as condições para prosseguir com a privatização.

No âmbito do processo de privatização em curso, o qual se estima concluir em 2025, encontra-se prevista a conversão total dos empréstimos acionistas detidos pela SATA Holding, bem como a compensação dos saldos credores e devedores intragrupo, por forma a concentrar a totalidade dos saldos entre a Azores Airlines e as restantes empresas do Grupo na SATA Holding. A finalidade será a sua conversão em instrumentos de capital, no montante ainda a avaliar, cujo valor mínimo será de 353.137.966 euros.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 14 de julho de 2025. 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, (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 2025, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos da obtenção adicional de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, (v) a capacidade

de financiamento da SATA no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e (vi) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da 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 ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, 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 total de cerca de 65 milhões de euros, que visam contribuir de forma decisiva para a melhoria dos resultados económicos, bem como para a redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os reflexos positivos do referido plano conduzem às expectativas de uma evolução positiva no Orçamento de 2025, e são já visíveis nos primeiros meses de 2025.

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (ii) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iii) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, (iv) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, (v) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding em capital, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA (vi) da concretização do processo de privatização da Sata Internacional e (vii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.

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 Azores Airlines 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 2024. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por “IFRS”.

Na preparação das demonstrações financeiras, a Azores Airlines 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 Azores Airlines, 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 2024

A aplicação das novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2024, são como segue:

1 Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2024		
Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Classificação de passivos como não correntes e correntes e Passivos não correntes com “covenants”	Classificação de um passivo como corrente ou não corrente, em função do direito que uma entidade tem de diferir o seu pagamento para além de 12 meses, após a data de relato, quando sujeito a “covenants”	1 de janeiro de 2024
IAS 7 e IFRS 7 – Acordos de financiamento de fornecedores	Requisitos de divulgação adicionais sobre acordos de financiamento de fornecedores (ou “reverse factoring”), o impacto nos passivos e fluxos de caixa, bem como o impacto na análise de risco de liquidez e como é que a entidade seria afetada caso estes acordos deixassem de estar disponíveis	1 de janeiro de 2024
IFRS 16 – Passivos de locação em transações de venda e relocação	Requisitos de contabilização de transações de venda e relocação após a data da transação, quando alguns ou todos os pagamentos da locação são variáveis	1 de janeiro de 2024

* 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 tornaram efetivas em exercícios futuros, são como segue:

2 Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2025, endossadas pela EU

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, performance financeira e situação 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

3 Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2025, ainda não 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 9 e IFRS 7 – Contratos negociados com referência a eletricidade gerada a partir de fonte renovável	Referente à contabilização dos Contratos de aquisição de energia para eletricidade gerada a partir de fonte renovável 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 energia renovável sejam designados como instrumentos de cobertura; e iii) à adição de novos requisitos de divulgação sobre o desempenho financeiro e fluxos de caixa da entidade.	1 de janeiro de 2026
Melhorias anuais – volume 11	Clarificações várias às normas: IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 e IAS 7	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 uma estrutura modelo, com a categorização dos gastos e rendimentos em operacionais, investimento e financiamento, e a introdução de subtotais relevantes. Melhorias na divulgação de medidas de desempenho da gestão e orientação adicional sobre a aplicação dos princípios de agregação e desagregação de informação.	1 de janeiro de 2027
IFRS 19 – Subsidiárias não sujeitas à prestação pública de informação financeira: Divulgações	Norma que apenas trata de divulgações, com requisitos de divulgação reduzidos, que é aplicada em conjunto com outras normas contabilísticas IFRS para requisitos de reconhecimento, mensuração e apresentação. Só pode ser adotada por subsidiárias "Elegíveis" que não estejam sujeitas à obrigação de prestação pública de informação financeira e tenham uma empresa-mãe que prepara demonstrações financeiras consolidadas disponíveis para uso público que estejam em conformidade com as IFRS.	1 de janeiro de 2027

* Exercícios iniciados em ou após

A Empresa encontra-se atualmente a avaliar os impactos decorrentes da aplicação da IFRS 18 – Apresentação e divulgação nas Demonstrações Financeiras.

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2024, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2024. Relativamente às novas normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras da Empresa.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2023, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente comparáveis.

3. Políticas contabilísticas materiais

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

iii) Taxas de câmbio utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2024	2023
USD	0,9626	0,9050
GBP	1,2060	1,1507
CAD	0,6690	0,6830

Fonte: Banco de Portugal

3.2 Ativos fixos tangíveis

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

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

Os custos subsequentes, tais como renovações na frota e manutenções estruturais que se traduzam no aumento da vida útil dos respetivos ativos e na capacidade de gerar benefícios económicos futuros são reconhecidos como elemento do custo dos respetivos ativos, sendo capitalizados enquanto ativos fixos

tangíveis. Caso estas condições não sejam cumpridas, os respetivos custos são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

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

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

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

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

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram desagregados por grandes classes, quando ocorre uma grande manutenção dos aviões a mesma é registada como ativo fixo tangível e depreciada durante o período estimado até à realização da próxima grande manutenção.

A Azores Airlines estima o valor residual dos ativos fixos tangíveis em zero, uma vez que a expectativa da gestão é utilizar os ativos pela totalidade da sua vida económica.

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

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

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

3.3 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 essencialmente programas de computador que se referem aos valores despendidos na aquisição de direitos sobre aplicações informáticas e dos custos de parametrização incorridos e aplicações desenvolvidas internamente, para apoio à atividade desenvolvida. 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 Azores Airlines 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>
Ativos Intangíveis	
Programas e Licenças	3 anos
Aplicações desenvolvidas internamente	3 anos
Outros ativos intangíveis	3 anos

3.4 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

A reversão das perdas por imparidade é reconhecida, na demonstração de resultados, na rubrica de imparidade de ativos depreciáveis, a não ser que o ativo tenha sido reavaliado, situação em que a reversão corresponderá a um acréscimo da reavaliação. Contudo, a reversão da perda por imparidade é efetuada

até ao limite da quantia que estaria reconhecida (líquida de depreciação) caso a perda por imparidade não tivesse sido registada em exercícios anteriores.

3.5 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

Instrumentos de dívida

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

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

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

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

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

As perdas esperadas *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.

Contabilidade de cobertura

Para existir contabilidade de cobertura é necessário que sejam cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:

- À data de início da transação a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura;
- Existe um alinhamento da relação de cobertura com a estratégia de gestão de risco e objetivos de gestão;
- A eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação;
- Existe uma relação económica (50%) entre o item coberto e o instrumento de cobertura; e
- O risco de variação de valor não é função, maioritariamente, do risco de crédito.

A partir de 1 de janeiro de 2022, a Azores Airlines designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação. É esperado que exista uma relação económica entre i) o instrumento de cobertura, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente pagamento de rendas em USD, e ii) o item coberto, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente vendas denominadas em USD. Assim, quando o item coberto variar num sentido, o instrumento de cobertura variará no sentido oposto.

3.6 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.7 Inventários

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

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

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

3.8 Clientes e outras contas a receber

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

3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.10 Capital social

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

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

3.11 Passivos financeiros

Classificação

Os passivos financeiros são classificados em duas categorias:

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

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

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

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

Empréstimos obtidos

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

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

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

Desreconhecimento de passivos financeiros

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

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

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

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

3.12 Outras contas a pagar

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

3.13 Imposto sobre o rendimento

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

O valor de imposto corrente a pagar, é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com as regras fiscais em vigor. De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais

estão sujeitas a revisão e correção por parte da administração fiscal durante um período de 4 anos, exceto quando tenha havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alongados ou suspensos.

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede benefícios aos seus empregados de natureza corrente, longo prazo, cessação de emprego e pós-emprego.

➤ Planos de contribuição definida

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

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

As contribuições efetuadas são registadas como gastos com o pessoal na demonstração de resultados. (Ver Nota 27).

➤ 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 Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 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 Azores Airlines 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.

3.15 Provisões

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

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

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

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

Redelivery

Os custos de restauração dos aviões executados imediatamente antes da devolução ao *lessor* no término do contrato de locação (definido como *redelivery* para fins da IFRS 16), são reconhecidos como provisão na data de início do contrato, desde que possam ser estimados com fiabilidade. Adicionalmente, uma

componente de ativo é reconhecida, no ativo por direito de uso, que é depreciado pelo método linear pelo prazo do arrendamento.

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

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

3.16 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa realizou modificações contratuais no ano de 2024 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves e de aluguer de espaços, no montante de 3,1 milhões de euros (Nota 17).

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

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

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

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

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

3.17 Especialização dos exercícios

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

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

3.18 Rédito

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

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

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

equivalente do bilhete considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses. O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

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

3.19 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.20 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da Azores Airlines é desenvolvida, maioritariamente, na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposta ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente a exposição ao USD. Adicionalmente, no setor em que a Azores Airlines opera, uma parte significativa dos gastos encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jet fuel*, locações e/ou manutenções de aeronaves.

A 31 de dezembro de 2024 face a 31 de dezembro de 2023, o EUR desvalorizou 6,4% face ao USD e valorizou 2,0% face ao CAD.

Ao longo de 2024, a taxa de câmbio entre o EUR e o USD apresentou volatilidade, refletindo dinâmicas económicas divergentes entre a zona euro e os Estados Unidos. No início do ano, o EUR iniciou uma trajetória de desvalorização, atingindo o ponto mais baixo do ano em 31 de dezembro de 2024.

Essa tendência de enfraquecimento do EUR foi impulsionada por vários fatores. Nos Estados Unidos, a Reserva Federal manteve taxas de juros elevadas, atraindo fluxos de capital para o USD e fortalecendo sua posição. Por outro lado, a zona euro enfrentou desafios económicos, incluindo um crescimento mais lento e incertezas fiscais, que limitaram a força do EUR.

Além disso, as eleições presidenciais norte americanas tiveram um impacto significativo na relação entre o EUR e o USD. Após a vitória do atual presidente, em novembro de 2024, o USD valorizou substancialmente, atingindo seu melhor desempenho em quatro anos, enquanto o EUR caiu para seu nível mais baixo desde março de 2020. Essa valorização do USD foi impulsionada por expectativas de políticas económicas mais favoráveis aos Estados Unidos, que aumentaram a atratividade do investimento no país. Por outro lado, a zona euro enfrentou desafios políticos e económicos, incluindo incertezas fiscais e políticas, que contribuíram para a pressão sobre o EUR.

As rubricas de custos da Empresa são, na sua grande maioria, dependentes do EUR e do USD, tendo as restantes divisas, com exceção dos CAD, uma expressão mais reduzida. O USD é a moeda de referência no sector da aviação e abrange *inputs* tão importantes e diversos como combustível, locação de aeronaves, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, taxas de navegação e aeroportuárias em muitas das áreas geográficas em que a Empresa opera. No caso concreto dos combustíveis, mesmo em contratos objeto de faturação e liquidação em EUR, designadamente no mercado português, o cálculo dos valores a cobrar é indexado, e estabelecido por referência, à cotação do USD face ao EUR,

constituindo o gasto com combustível uma exposição quase integral ao USD, na qual se excetuam apenas determinadas taxas e comissões comerciais.

O mercado de locações é denominado em dólares, desde as rendas mensais, às reservas de manutenção e aos depósitos de garantia. A manutenção de aeronaves é outra fonte de exposição ao USD que nem sempre é repercutida no cliente final em termos de faturação nessa divisa.

Conforme referido na Nota 5.11, a partir de 1 de janeiro de 2022, a Empresa designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2024 e 2023, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para EUR aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2024				
	USD	CAD	GBP	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS					
Caixa e equivalentes de caixa	311 985	524 572	10 288	-	846 845
Cientes e outras contas a receber	72 529 304	16 104 963	515 685	101 369	89 251 321
	72 841 289	16 629 535	525 973	101 369	90 098 166
PASSIVOS					
Passivos com obrigações contratuais	118 064 765	-	-	-	118 064 765
Fornecedores e outras contas a pagar	15 110 104	1 601 151	-	24 224	16 735 478
Provisões	13 621 867	-	8 619 633	-	22 241 501
	146 796 737	1 601 151	8 619 633	24 224	157 041 744
	2023				
	USD	CAD	GBP	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS					
Caixa e equivalentes de caixa	488 061	484 417	39 085	-	1 011 562
Cientes e outras contas a receber	54 622 771	14 984 315	997 420	217 297	70 821 802
	55 110 831	15 468 731	1 036 505	217 297	71 833 365
PASSIVOS					
Passivos com obrigações contratuais	113 514 552	-	-	-	113 514 552
Fornecedores e outras contas a pagar	11 560 915	953 777	1 079	59 353	12 575 124
Provisões	6 859 093	-	-	-	6 859 093
	131 934 561	953 777	1 079	59 353	132 948 770

No exercício de 2024 foram reconhecidos ganhos cambiais líquidos de 2,4 milhões de euros (dos quais 7,8 milhões de euros correspondem a perdas cambiais relacionadas com passivos de locação em que 7,2 milhões de euros foram reconhecidos na demonstração do rendimento integral, tendo em conta o impacto da atualização cambial das vendas cobertas) (Nota 15).

A volatilidade dos mercados cambiais poderá afetar de forma relevante a mensuração dos ativos e passivos do Grupo e impactar significativamente os montantes de recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

Em 31 de dezembro de 2024, uma desvalorização / valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos capitais próprios de cerca de 6,7 milhões de euros (2023: 6,1 milhões de euros).

ii. Risco de crédito

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

A Azores Airlines aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas. Esta abordagem utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2024 ou 2023, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes, verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de que parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

Do valor total de contas a receber de clientes, os saldos das companhias de aviação e de agências de viagens, são regularizados, principalmente, através dos sistemas IATA *Billing and Settlement Plan* (“BSP”) e IATA *Clearing House* (“ICH”), o que minimiza, substancialmente, o risco de crédito da Azores Airlines, pois trata-se de um sistema de cobrança integrado, com calendário próprio e controlado pela IATA que reporta a todos os inscritos e penaliza os incumprimentos.

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

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

Para todas as outras situações e naturezas de saldos a receber, a Azores Airlines 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 2024 e 2023, a exposição da Azores Airlines por notação de risco de crédito face a caixa e equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

Notação de rating	2024	2023	Fonte
A	6 557 947	-	<i>Fitch Ratings</i>
A-	161 930	455 739	<i>Fitch Ratings</i>
AA	208 977	-	<i>Fitch Ratings</i>
AA-	32 686	178 590	<i>Fitch Ratings</i>
A1	-	36 549	<i>Moody's</i>
A2	100	-	<i>Moody's</i>
BBB +	270 644	407 218	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	72 028	12 919	<i>Fitch Ratings</i>
BBB -	-	252 070	<i>Fitch Ratings</i>
BA1	-	2 570	<i>Moody's</i>
BA2	2 819	75 568	<i>Moody's</i>
Sem rating atribuído	492 737	26 938	
	7 799 868	1 448 161	

iii. Risco de liquidez

O risco de liquidez da Azores Airlines é uma convergência de fatores que resultam da exploração, do financiamento existente e respetivo serviço da dívida, das condições de negociação de novas operações, de perdas ou ganhos cambiais e de atividades de investimento, quando significativas.

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

O risco de liquidez pode ocorrer se as fontes de financiamento, como por exemplo os fluxos de caixa operacionais, de linhas de crédito e os fluxos de caixa obtidos de operações de financiamento, não satisfizerem as necessidades de financiamento, como sejam as saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, os investimentos e o reembolso da dívida.

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da Azores Airlines 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 1 a 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>
31 de dezembro de 2024			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	113 354	-	-
Passivos com obrigações contratuais	38 759 831	94 911 863	687 014
Fornecedores	29 741 547	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	285 700 766	-	182 016 450
	<u>354 315 498</u>	<u>94 911 863</u>	<u>182 703 464</u>
	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 1 a 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>
31 de dezembro de 2023			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	16 224 578	110 862	-
Passivos com obrigações contratuais	30 488 686	94 743 563	7 031 605
Fornecedores	27 891 749	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	205 249 378	-	182 016 450
	<u>279 854 391</u>	<u>94 854 425</u>	<u>189 048 056</u>

iv. Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro variáveis. 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 2024, 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>
112 602	1,75%	Euribor 6M	23/03/2025
112 602			

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 Azores Airlines.

Adicionalmente, os passivos com obrigações contratuais bem como os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam uma taxa de juro fixa, que no caso dos empréstimos obtidos de empresas do Grupo é de 4%.

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

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 17.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida bancária da Empresa, com referência a 31 de dezembro de 2024 e 2023. Tendo por referência a dívida bancária em 31 de dezembro de 2024, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 885 euros (2023: 100 milhares de euros).

v. Risco de preço de combustível

Um dos principais custos suportados pela Empresa é o combustível, estando o mesmo sujeito à exposição de flutuações do seu preço.

Em 2024, o preço do *jet fuel* apresentou uma volatilidade significativa, refletindo as dinâmicas do mercado global de energia e fatores específicos da indústria da aviação. Apesar dessas flutuações, o preço *spot* do *jet fuel* em 2024 foi inferior ao do ano anterior, proporcionando algum alívio para as companhias aéreas, ainda que os preços base se tenham mantido superiores às projeções do Plano de Reestruturação.

Os preços médios de *jet fuel* em 2024 foram de 80,5 USD/barril, comparativamente a 84,4 USD/barril, representando uma diminuição de 4,6%. Ainda assim, ficou 26% acima do nível médio de 2019 (64 USD/barril).

Contudo, a imprevisibilidade dos preços do combustível continua a representar um risco operacional significativo, exigindo estratégias eficazes de gestão de risco e cobertura para mitigar potenciais impactos financeiros adversos pelo que, eventuais variações acentuadas do preço do *jet fuel* após 31 de dezembro de 2024 poderão vir a ter um impacto significativo nos resultados da Empresa.

No decurso do exercício de 2024, a Azores Airlines não negociou quaisquer instrumentos financeiros derivados com o objetivo de cobertura do risco associado à variação do preço do combustível. Adicionalmente, à data de encerramento do exercício, não existiam posições ativas relacionadas com esta *commodity*. Esta abordagem reflete a política de gestão de risco adotada para o período em análise.

vi. Risco de mercado

A Empresa encontra-se exposta a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

Em 2024, o setor da aviação global registou um crescimento robusto, com a procura de passageiros a atingir níveis recordes. A IATA (Global Outlook for Air Transport – dezembro 2024) reportou um aumento de 10,7% no tráfego global de passageiros, com a Europa a registar um crescimento de procura de 9,1%, e a América do Norte de 8,3% de tráfego. Para 2025, não obstante o crescimento previsto, o ritmo será mais moderado com uma taxa de crescimento prevista de 6,2% para o transporte global de passageiros. Já para a Europa e América do Norte estão previstos aumentos de 4,3% e 5,3%, respetivamente.

Apesar do crescimento, o setor enfrentou desafios significativos. A escassez de capacidade, agravada por atrasos na entrega de aeronaves e limitações nos fornecedores de infraestrutura e peças de manutenção, resultou em custos elevados e margens de lucro mais reduzidas. Além disso, a volatilidade nos preços do combustível e as incertezas políticas e económicas, incluindo potenciais tarifas comerciais, representaram riscos adicionais para a estabilidade financeira das companhias aéreas.

Adicionalmente, em alguns mercados, nomeadamente na Europa, a escassez de mão-de-obra e as greves no setor do transporte aéreo criam constantes desafios a curto-prazo para os custos e operações, forçando as companhias aéreas a ajustar a sua oferta.

Em resposta a esses desafios, a gestão da companhia aérea procurou implementar estratégias de mitigação de riscos, com a disponibilização de novos serviços a bordo, a otimização de operações e a negociação de contratos de fornecimento mais favoráveis. Contudo, a natureza dinâmica do mercado exige vigilância contínua e adaptação às condições em constante mudança.

vii. Gestão do risco de capital

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

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

A dívida da Empresa tem uma medida contabilística rigorosa, que pode ser analisada e medida de forma mais abrangente e substancial, englobando agregados cujo comportamento é, nalguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações, essencialmente aeronaves, fruto da IFRS 16. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se tratam de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem, no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor informação à data ao dispor do Conselho de Administração.

Estas estimativas são determinadas pelos julgamentos da gestão da Empresa, baseados: (i) na melhor informação e conhecimento de eventos presentes e em alguns casos em relatos de peritos independentes e (ii) nas ações que a Empresa considera poder vir a desenvolver no futuro. Todavia, na data de concretização das operações, os seus resultados poderão ser diferentes destas estimativas. Conforme disposto na IAS 8, alterações a estas estimativas, que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras, são corrigidas em resultados de forma prospetiva.

A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa possam, para efeitos de relato financeiro, vir a diferir dos montantes estimados.

Até ao exercício de 2023, foi entendimento do Conselho de Administração do Grupo que a melhor estimativa se encontrava refletida nas projeções incluídas no Plano de Reestruturação Aprovado, as quais foram aprovadas pelo Conselho de Administração da SATA, e submetidas à Comissão Europeia, para os exercícios de 2021 a 2025.

O Plano de Reestruturação foi concebido com base em pressupostos macroeconómicos e operacionais que refletiam, à data da sua formulação, as melhores projeções disponíveis. No entanto, a evolução

verificada de variáveis críticas como a dinâmica da procura, a pressão verificada no sector para o incremento de rubricas relevantes de custo, nomeadamente os custos com pessoal, custos com combustíveis e custos com taxas aeroportuárias, revelou desvios negativos significativos face ao cenário inicialmente previsto, para os níveis de EBITDA e resultados líquidos, nomeadamente 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.

Tendo em consideração o exposto, o atual Conselho de Administração elaborou um Plano de Sustentabilidade Financeira que visa recolocar a Empresa em cumprimento com os principais indicadores, conforme descrito na Nota 1.2.

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração considera que, tendo em consideração: i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidas nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, bem como iii) as perspetivas futuras quanto a um eventual processo de privatização da Azores Airlines, estes fatores representam um elevado nível de incerteza, imprevisibilidade e desalinhamento face às projeções a longo prazo consideradas no Plano de Reestruturação. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura da Empresa, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data, considerando que tal exercício seria prematuro até à conclusão do referido processo de privatização. Ver adicionalmente Nota 5.7 e 5.10.

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 16)

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 Azores Airlines 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 Azores Airlines 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 Provisão de *redelivery* (Nota 16)

A Azores Airlines incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, a Azores Airlines terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais, registando esta

responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção, no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, alteração significativa da utilização da aeronave e suas condições de navegabilidade, renegociação de contratos de locação, assim como alterações no custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração.

Em 2024, foi registado um aumento da provisão para *redelivery*, para fazer face a encargos com o *phase-out* de equipamentos usados com obrigações contratuais, em cerca de 8,2 milhões de euros, decorrente de revisões de estimativas resultantes de renegociações contratuais e novas informações sobre os prazos e custos associados ao processo de *phase-out*.

Alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

Uma alteração no principal pressuposto utilizado, o valor da estimativa futura de manutenção em 10% originaria um incremento de 688 milhares de euros em gastos de depreciação e 85 milhares de euros em gastos financeiros, a reconhecer nos resultados do exercício.

5.3 Provisão para Reestruturação (Nota 16)

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

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondia ao valor de responsabilidades que a Empresa esperava incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2021 um valor de cerca de 2,7 milhões de euros. Fruto de alterações efetuados ao programa inicialmente proposto, esta provisão foi reforçada de acordo com os aderentes ao referido programa. Os acordos de rescisão por mútuo acordo deram origem a pagamentos, os quais foram realizados desde 2021, tendo o último montante sido liquidado já em 2024. O programa de saídas por mútuo acordo iniciado de conforme o Plano de Reestruturação encontra-se encerrado, pelo que não existe qualquer montante adicional futuro a incorrer decorrente de novas saídas por rescisão de mútuo acordo.

5.4 Ativos fixos tangíveis (Nota 6)

A determinação das vidas úteis e valor residual dos ativos, bem como o método de depreciação a aplicar é essencial para determinar o montante das depreciações a reconhecer na demonstração de resultados de cada exercício.

Estes dois parâmetros são definidos de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração para os ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas por empresas do sector ao nível internacional.

5.5 Imparidade de clientes e contas a receber (Notas 9 e 12)

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 do saldo a receber da SATA Gestão de Aeródromos, no montante de 6.426.930 euros. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem qualquer eventual perda por imparidade desta conta a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado num aumento de perdas por imparidade reconhecidas, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 5,2 milhões de euros.

5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

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

A Azores Airlines procede a uma análise periódica do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa dos montantes desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, é efetuada com base em pressupostos definidos pelo Conselho de Administração, de acordo com a melhor informação disponível à data, sendo que qualquer alteração a estes pressupostos podem implicar impacto significativo nas demonstrações financeiras.

Um aumento de 10 p.p à taxa de antecipação de receita aplicada aos bilhetes caducados sobre os quais, historicamente, não resultam em reembolsos ou reemissões, originaria um incremento de receitas no montante aproximado de 607 milhares de euros, a reconhecer nos resultados do exercício.

5.7 Impostos diferidos (Nota 8)

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

Face à indefinição da evolução futura da Empresa, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, considerando que tal exercício seria prematuro até à conclusão do processo de privatização. Assim, a 31 de dezembro de 2024 não foi efetuado um teste de recuperabilidade aos ativos por impostos diferidos reconhecidos.

5.8 Locações (Nota 6 e 17)

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

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

5.9 Benefícios de reforma (Nota 27)

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

No caso das reformas antecipadas, a Azores Airlines 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 com base 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.

5.10 Imparidade de ativos não correntes associados ao transporte aéreo (Nota 6)

Nos termos da IAS 36 devem ser realizados testes de imparidade sempre que se verificarem fortes indícios de que os ativos não correntes possam estar em situação de imparidade.

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

A esta data, o Conselho de Administração da Azores Airlines, em articulação com o acionista encontra-se a avaliar a recuperabilidade dos ativos associados ao transporte aéreo. Os pressupostos utilizados no teste de imparidade no exercício de 2023 assentes no Plano de Reestruturação Aprovado, apresentam

desvios significativos em 2024 nos principais indicadores, tais como, evolução da procura, EBITDA e resultado líquido, pelo que demonstram uma desadequação face à realidade atual.

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração considera que, tendo em consideração: i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidas nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, bem como iii) as perspetivas futuras quanto a um eventual processo de privatização da Azores Airlines, estes fatores representam um elevado nível de incerteza, imprevisibilidade e desalinhamento face às projeções a longo prazo consideradas no Plano de Reestruturação. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura da Empresa, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data, considerando que tal exercício seria prematuro até à conclusão do referido processo de privatização.

Consequentemente, as demonstrações financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem qualquer eventual perda por imparidade sobre esta tipologia de ativos que possa decorrer deste processo, sendo o impacto futuro desconhecido a esta data.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, o total de ativos não correntes associados ao transporte aéreo ascende a 122,0 milhões de euros.

5.11 Hedging cambial (Nota 15)

De acordo com a política de gestão do risco financeiro, a partir de 1 de janeiro de 2022, a Azores Airlines designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

Considera-se que a transação futura é altamente provável uma vez que a Empresa tem como objetivo a cobertura do risco de variação dos fluxos de caixa com a venda de bilhetes, cuja tarifa é determinada em USD, decorrente do desenvolvimento da sua atividade. Historicamente, à exceção do período pandémico, mais de 50% das vendas têm sido efetuadas em geografias cuja moeda em que a tarifa é determinada é o USD.

Para efeitos de determinação da estimativa de vendas altamente prováveis considerou-se um horizonte temporal de 5 anos, com base no histórico real e atendendo às perspetivas futuras da frota, considerando os atuais contratos em vigor. Mais importa salientar que, independentemente das incertezas atuais acima descritas quanto às projeções de médio e longo prazo, as rotas para o mercado americano são consideradas essenciais para a operação da Empresa.

Em 2024 a percentagem de cobertura determinada ascende a aproximadamente 89%, mantendo-se inalterada face a 2023, sendo que uma oscilação de 5 p.p nesta percentagem teria um impacto no montante de, aproximadamente, 403 milhares de euros nos resultados financeiros da Empresa.

6. Ativos fixos tangíveis

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

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2024								
Custo de aquisição	2 015 151	237 220 840	144 048	229 632	1 333 003	1 083 914	2 506 783	244 533 371
Imparidade acumulada	-	(929 626)	-	-	-	-	-	(929 626)
Depreciações acumuladas	(1 631 507)	(116 673 953)	(144 048)	(207 402)	(1 278 384)	(829 903)	-	(120 765 197)
Valor líquido	383 644	119 617 261	-	22 230	54 619	254 011	2 506 783	122 838 548
Movimento de 2024								
Adições	-	36 113 927	70 598	301	81 606	8 805	3 715 624	39 990 860
Renegociações	246 484	3 006 010	-	-	-	-	-	3 252 494
Transferências, abates e regularizações	(156 371)	2 468 032	(6 094)	-	(30 105)	(960)	(2 475 100)	(200 598)
Depreciação - exercício	(302 931)	(43 164 079)	(9 351)	(9 065)	(90 080)	(44 669)	-	(43 620 175)
Depreciação- transf., abates e regularizações	156 371	-	9 328	-	33 939	960	-	200 598
	(56 447)	(1 576 111)	64 480	(8 764)	(4 640)	(35 864)	1 240 524	(376 821)
31 de dezembro 2024								
Custo de aquisição	2 105 264	278 808 808	208 551	229 933	1 384 504	1 091 759	3 747 307	287 576 127
Imparidade acumulada	-	(929 626)	-	-	-	-	-	(929 626)
Depreciações acumuladas	(1 778 067)	(159 838 032)	(144 071)	(216 467)	(1 334 525)	(873 612)	-	(164 184 774)
Valor líquido	327 197	118 041 151	64 480	13 466	49 979	218 147	3 747 307	122 461 727

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2023								
Custo de aquisição	1 972 175	181 421 113	164 929	209 662	1 212 408	780 587	1 461 839	187 222 714
Imparidade acumulada	-	(1 037 974)	-	-	-	-	-	(1 037 974)
Depreciações acumuladas	(1 376 591)	(86 837 616)	(162 197)	(199 054)	(1 178 228)	(777 271)	-	(90 530 957)
Valor líquido	595 585	93 545 523	2 733	10 608	34 180	3 316	1 461 839	95 653 784
Movimento de 2023								
Adições	42 976	27 978 837	-	19 970	121 643	303 327	2 503 359	30 970 112
Renegociações	-	27 040 286	-	-	-	-	-	27 040 286
Transferências, abates e regularizações	-	780 603	(20 881)	-	(1 049)	-	(1 458 414)	(699 741)
Imparidade - Transferências e abates	-	108 348	-	-	-	-	-	108 348
Depreciação - exercício	(254 916)	(29 836 336)	(249)	(8 348)	(101 204)	(52 632)	-	(30 253 686)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	-	18 397	-	1 048	-	-	19 445
	(211 940)	26 071 738	(2 733)	11 622	20 439	250 695	1 044 944	27 184 765
31 de dezembro de 2023								
Custo de aquisição	2 015 151	237 220 840	144 048	229 632	1 333 003	1 083 914	2 506 783	244 533 371
Imparidade acumulada	-	(929 626)	-	-	-	-	-	(929 626)
Depreciações acumuladas	(1 631 507)	(116 673 953)	(144 048)	(207 402)	(1 278 384)	(829 903)	-	(120 765 197)
Valor líquido	383 644	119 617 261	-	22 230	54 619	254 011	2 506 783	122 838 548

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, o movimento ocorrido nas rubricas de edifícios e outras construções e equipamento básico, relacionado com locações sob forma de direito de uso, detalha-se como segue:

	Edifícios e outras construções	Leasing de Aeronaves	Redelivery e Manutenções	Manutenções em curso	Total
1 de janeiro de 2024					
Custo de aquisição	1 577 626	193 992 149	41 015 645	2 499 716	239 085 135
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(1 193 982)	(91 406 886)	(23 480 688)	-	(116 081 555)
Valor líquido	383 644	102 585 263	17 007 492	2 499 716	122 476 115
Movimento de 2024					
Adições	-	25 567 894	10 435 743	3 627 481	39 631 117
Renegociações	246 484	3 006 010	-	-	3 252 494
Transferências, abates e regularizações	(156 371)	-	1 653 553	(2 468 032)	(970 851)
Depreciação - exercício	(302 931)	(30 341 335)	(12 727 480)	-	(43 371 745)
Depreciação- transf. e abates	156 371	-	-	-	156 371
	(56 447)	(1 767 430)	(638 184)	1 159 448	(1 302 613)
31 de dezembro 2024					
Custo de aquisição	1 667 739	222 566 053	53 104 940	3 659 164	280 997 896
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(1 340 541)	(121 748 220)	(36 208 167)	-	(159 296 929)
Valor líquido	327 197	100 817 832	16 369 307	3 659 164	121 173 501
1 de janeiro de 2023					
Custo de aquisição	1 534 650	147 933 565	31 202 577	1 458 414	182 129 207
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(939 065)	(70 406 334)	(14 656 824)	-	(86 002 223)
Valor líquido	595 585	77 527 232	16 018 288	1 458 414	95 599 518
Movimento de 2023					
Adições	42 976	19 018 297	8 923 578	2 499 716	30 484 567
Renegociações	-	27 040 286	-	-	27 040 286
Transferências, abates e regularizações	-	-	889 490	(1 458 414)	(568 925)
Depreciação - exercício	(254 916)	(21 000 552)	(8 823 863)	-	(30 079 332)
	(211 941)	25 058 031	989 204	1 041 302	26 876 596
31 de dezembro de 2023					
Custo de aquisição	1 577 626	193 992 149	41 015 645	2 499 716	239 085 135
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(1 193 982)	(91 406 886)	(23 480 688)	-	(116 081 555)
Valor líquido	383 644	102 585 263	17 007 492	2 499 716	122 476 115

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 39.631 milhares de euros respeitam, maioritariamente, a: i) aquisição de uma aeronave A320 NEO e dois motores Leap-1A, em regime de locação, no montante de cerca de 18.721 milhares de euros e 6.847 milhares de euros,

respetivamente, ii) capitalização de manutenções futuras sobre vários componentes de 5 aeronaves consideradas essenciais para preencher condições de *redelivery* das mesmas, de acordo com a atualização das estimativas de manutenção futuras, no montante de 8.174 milhares de euros (Nota 16), iii) capitalização de manutenções estruturais, nomeadamente, duas C-Check, uma na aeronave CS-TSF, no valor total de 594 milhares de euros (iniciada em 2023) e outra na aeronave CS-TSG no valor de 1.238 milhares de euros e uma manutenção sobre o *airframe* da aeronave CS-TSJ no valor total de 430 milhares de euros.

Adicionalmente, as adições da rubrica dos ativos em curso incluem, essencialmente, manutenções que se encontram a decorrer à data de relato, nomeadamente, i) duas manutenções sobre motores Leap-1A que equipam as aeronaves CS-TSF e CS-TSH no montante de 1.976 milhares de euros e 1.159 milhares de euros, respetivamente e ii) manutenção sobre alguns componentes diversos da aeronave CS-TKP no valor de 413 milhares de euros.

As renegociações reconhecidas como equipamento básico correspondem ao impacto da extensão contratual, no decorrer do ano de 2024, de 2 aeronaves no valor de 3.006 milhares de euros referente a aviões da família A320CEO.

Durante o exercício de 2024, as depreciações de equipamento básico registaram um aumento no montante de 13.328 milhares face ao ano anterior, sobretudo, decorrente de capitalizações e renegociações contratuais reconhecidas em equipamento básico no ano de 2024, bem como do impacto de capitalizações e renegociações ocorridas no ano de 2023 cujo impacto total apenas foi sentido no ano de 2024.

As transferências, abates e regularizações de ativos por direito de uso, respeitam essencialmente à transferência de custos associados a manutenções estruturais iniciadas em 2023 e terminadas em 2024, nomeadamente uma C-Check na aeronave CS-TSF, no montante de 886 milhares de euros, manutenção no trem do CS-TKQ no valor de 213 milhares de euros e a manutenção sobre uma componente específica nos motores do CS-TKK e CS-TKQ no valor total de 554 milhares de euros.

No ano de 2023, as adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante 30.485 milhares euros respeitam, maioritariamente, a: i) aquisição de uma aeronave A320 NEO, em regime de locação, no montante de cerca de 19.018 milhares de euros, ii) capitalização de manutenções estruturais, nomeadamente, duas C-Check, uma na aeronave CS-TKK, no valor total de 3.094 milhares de euros (iniciada em 2022) e outra na aeronave CS-TKP no valor de 1.810 milhares de euros iii) capitalização de uma manutenção sobre os trens da aeronave CS-TKP no valor total de 509 mil euros (iniciada ainda em 2022) e iv) capitalização de reparações sobre os motores das aeronaves A320 no valor total de 1.319 milhares de euros (iniciada em 2022).

As renegociações, no ano de 2023, reconhecidas como equipamento básico correspondem ao impacto da extensão contratual de 5 aeronaves, no decorrer do ano de 2023, nomeadamente 23.287 milhares de euros referente aos aviões A321 NEO e 3.753 milhares de euros dos aviões A320.

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

7. Ativos intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se a *software* adquirido e outras aplicações desenvolvidas internamente para suporte das atividades da Empresa. A evolução registada para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023 é como segue:

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2024			
Custo de aquisição	511 584	97 641	609 225
Amortizações acumuladas	<u>(316 723)</u>	<u>(97 641)</u>	<u>(414 364)</u>
Valor líquido	<u>194 861</u>	<u>-</u>	<u>194 861</u>
Adições	99 284	-	99 284
Alienações	-	-	-
Transferências e abates	-	-	-
Amortização - exercício	<u>(64 953)</u>	<u>-</u>	<u>(64 953)</u>
	<u>34 331</u>	<u>-</u>	<u>34 331</u>
31 de dezembro de 2024			
Custo de aquisição	610 868	97 641	708 509
Amortizações acumuladas	<u>(381 676)</u>	<u>(97 641)</u>	<u>(479 316)</u>
Valor líquido	<u>229 192</u>	<u>-</u>	<u>229 192</u>
A 1 de janeiro de 2023			
Custo de aquisição	316 723	97 641	414 364
Amortizações acumuladas	<u>(316 723)</u>	<u>(97 641)</u>	<u>(414 364)</u>
Valor líquido	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Adições	194 861	-	194 861
Alienações	-	-	-
Transferências e abates	-	-	-
Amortização - exercício	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>194 861</u>	<u>-</u>	<u>194 861</u>
31 de dezembro de 2023			
Custo de aquisição	511 584	97 641	609 225
Amortizações acumuladas	<u>(316 723)</u>	<u>(97 641)</u>	<u>(414 364)</u>
Valor líquido	<u>194 861</u>	<u>-</u>	<u>194 861</u>

As adições verificadas em 2024 e 2023 respeitam à capitalização de custos incorridos com aplicações informáticas desenvolvidas internamente para apoio à atividade desenvolvida.

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 2024 e 2023, 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 2024 foi de 14%, decorrente da aprovação do Orçamento de Estado para 2025, e em 2023 foi de 14,7%.

Ativos por impostos diferidos

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

	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2024	-	14 379 075	-	14 379 075
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	370 018	-	370 018
Movimento do exercício	-	370 018	-	370 018
A 31 de dezembro de 2024	-	14 749 093	-	14 749 093

	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2023	-	13 271 602	-	13 271 602
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	1 107 473	-	1 107 473
Movimento do exercício	-	1 107 473	-	1 107 473
A 31 de dezembro de 2023	-	14 379 075	-	14 379 075

Prejuízos fiscais reportáveis

O Orçamento de Estado para 2023, aprovado em 2022, colocou fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduziu o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação

anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O programa de estabilização económica e social publicado em 2020 estabeleceu um incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 em dez pontos percentuais, mantendo-se este incremento com a aprovação do Orçamento de Estado de 2023 e subsequentes.

Em conformidade com a IAS 12, a Empresa reconhece ativos por impostos diferidos na medida em que seja provável a existência de lucros tributáveis futuros que permitam a utilização das diferenças temporárias dedutíveis. No presente exercício, não foi efetuado um teste de recuperabilidade aos ativos por impostos diferidos reconhecidos, atendendo à incerteza associada ao processo de privatização em curso, conforme divulgado na Nota 5. Esta incerteza afeta significativamente a fiabilidade das projeções financeiras de médio e longo prazo, as quais constituem a base para a avaliação da recuperabilidade destes ativos.

Face ao exposto, e na sequência da referida alteração legislativa ocorrida em 2022, a Empresa manteve o racional aplicado em exercícios anteriores, sobre a recuperabilidade do imposto diferido ativo, tendo apenas atualizado a referida estimativa para o exercício de 2024.

Deste modo, em 2024, a SATA tem registados os ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017 no montante de 14,7 milhões de euros (2023: 14,4 milhões de euros).

A Empresa mantém inalterada a sua expectativa de recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2024 num período de 15 anos. A variação verificada no período decorre da inclusão de mais um ano de expectativa de lucro tributável futuro, com uma atualização de EBITDA constante de 1,52%, compensado com a atualização da taxa de imposto que suporta o referido cálculo.

Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, tal como efetuado em 2023, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 12,3 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais de 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 293 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2018 a 2024.

O detalhe dos prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2024 é detalhado como segue:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2024
2014	50 980 871
2015	21 279 705
2016	10 447 283
2017	34 990 400
2018	51 450 764
2019	41 424 112
2020	64 319 907
2021	41 106 605
2022	31 842 243
2023	17 373 045
2024 (Estimativa)	45 028 984
	410 243 919

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2025, não existem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

9. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e 2023, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Reservas de manutenção	10 283 310	50 176 267	60 459 577	12 203 318	29 895 651	42 098 968
Depósitos de garantia - locações	2 773 107	6 539 477	9 312 584	604 315	6 499 026	7 103 341
Depósitos de segurança	4 663 478	-	4 663 478	3 014 652	-	3 014 652
ATA - Associação Turismo dos Açores	1 136 755	-	1 136 755	1 136 755	-	1 136 755
IVA Intracomunitário	812 759	-	812 759	416 106	-	416 106
Pessoal	763 440	-	763 440	635 447	-	635 447
Seguros	-	-	-	1 156 763	-	1 156 763
Outros	416 759	-	416 759	1 890 551	-	1 890 551
Adiantamentos a fornecedores	610 385	-	610 385	1 496 513	-	1 496 513
Empresas do Grupo (Nota 34)	6 426 930	-	6 426 930	3 480 412	-	3 480 412
Acréscimo de proveitos	423 097	-	423 097	434 020	-	434 020
Imparidade de outros devedores	(4 411 238)	(16 074 433)	(20 485 671)	(3 814 379)	(10 392 673)	(14 207 052)
Outras contas a receber	23 898 781	40 641 311	64 540 092	22 654 473	26 002 004	48 656 477

O saldo a receber da ATA – Associação do Turismo dos Açores (atual Associação Visit Azores), no montante de 1.137 milhares de euros, respeita ao valor pendente de receber de incentivos obtidos daquela instituição para algumas rotas realizadas pela Azores Airlines na Europa, em anos anteriores, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total.

O aumento verificado no valor das reservas de manutenção diz respeito às reservas de manutenção pagas em 2024, as quais são sujeitas a testes de imparidade quanto à sua recuperabilidade futura.

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2024, no montante de 9.313 milhares de euros (2023: 7.103 milhares de euros) compreende os depósitos de caução entregues pela Azores Airlines como garantia dos contratos de locação. A variação do respetivo saldo prende-se sobretudo com i) a constituição de três novos depósitos de garantia para o aluguer de reatores Leap-A1, no montante de 1.378 milhares de euros e ii) a alteração de estimativa da data de recebimento de um depósito de caução, constituído em anos anteriores, no valor de 1.000 milhares de euros, que se encontrava descontado financeiramente, respeitante uma aeronave adicional (A321NEO - XLR), cuja entrega foi cancelada já no decorrer do ano de 2025.

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

A rubrica de adiantamentos a fornecedores inclui pagamentos realizado a fornecedores de natureza diversa, nomeadamente entidades gestoras aeroportuárias e seguradoras.

Os acréscimos de proveitos resultam, maioritariamente, da estimativa de valores a faturar relacionados com a atividade operacional da Azores Airlines.

Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2024 e 2023, é como segue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
A 1 de janeiro	14 207 052	18 065 420
Aumentos / reduções	5 220 932	(3 591 565)
Utilizações	-	-
Câmbio	<u>1 057 687</u>	<u>(266 803)</u>
A 31 de dezembro	<u>20 485 671</u>	<u>14 207 052</u>

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

Em 2024 foram registadas perdas por imparidade sobre reservas de manutenção pagas, no valor de 5.220 milhares de euros, para as quais não existem estimativas de manutenções futuras suficientes para garantir a sua recuperabilidade. A reversão de perdas por imparidade registadas no exercício de 2023 diz respeito ao impacto das extensões contratuais firmadas nesse mesmo ano, considerando a atualização da estimativa de manutenção estrutural futura para as aeronaves cujo contrato sofreu alterações.

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

10. Outros ativos correntes e não correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e 2023, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	<u>2024</u>			<u>2023</u>		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Gastos diferidos						
Comissões	2 290 168	-	2 290 168	1 571 565	-	1 571 565
Depósitos de garantia - locações	36 258	1 107 838	1 144 096	22 981	1 622 404	1 645 385
Rendas	53 614	-	53 614	34 896	-	34 896
ACMIs	-	-	-	204 931	-	204 931
Seguros	-	-	-	82 384	-	82 384
Outros	466 497	-	466 497	414 121	-	414 121
Estado e Outros Entes Públicos						
Imposto sobre o valor acrescentado	14 192	-	14 192	733 571	-	733 571
Total outros ativos	<u>2 860 729</u>	<u>1 107 838</u>	<u>3 968 567</u>	<u>3 064 449</u>	<u>1 622 404</u>	<u>4 686 853</u>

Os gastos diferidos com depósitos de garantia referem-se ao efeito financeiro dessas contas a receber, a ser reconhecido no prazo dos contratos de locação relacionados. A respetiva alocação é impactada por modificações contratuais que possam ocorrer.

As comissões referem-se a montantes pagos aos agentes por bilhetes vendidos, mas ainda não voados nem caducados, até 31 de dezembro de 2024.

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

11. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2024 e 2023 é como segue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Mercadorias	120 563	124 791
Matérias primas	496 265	879 619
Imparidade de inventários	(162 155)	(317 932)
Total inventários	454 673	686 477

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

O custo dos inventários reconhecido, em 2024, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 1.657.100 euros (em 2023: 1.641.794 euros).

Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2024 e 2023, é como segue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
A 1 de janeiro	317 932	207 786
Aumentos / reduções	(155 777)	110 147
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	162 155	317 932

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

12. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e 2023, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2024		2023	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Clientes	35 439 694	4 594 127	53 133 292	1 490 115
Imparidade clientes	(679 544)	-	(779 544)	-
Total Clientes	34 760 150	4 594 127	52 353 748	1 490 115

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 4.594.127 euros (2023: 1.490.115 euros) resulta de valores de caução da American Express, *acquirer* da Azores Airlines.

Os saldos a receber de agências de viagens e de companhias de aviação são regularizados, essencialmente, através dos sistemas *IATA Billing and Settlement Plan* (“BSP”) e *IATA Clearing House*, que não cobre a totalidade dos riscos de falência das Agências de viagem e Companhias de Aviação.

Em 31 de dezembro de 2024, a rubrica de clientes inclui um saldo de 35.581 milhares de euros (2023: 29.032 milhares de euros) que se refere à retenção efetuada por *acquires* aquando da venda de bilhetes, a disponibilizar no momento da realização do respetivo voo.

De referir que, em 2023, a rubrica de clientes inclui um saldo de 15,7 milhões de euros de dívida de hospitais públicos e unidades de saúde da Região Autónoma dos Açores, as quais foram recebidos em janeiro de 2024. Em 31 de dezembro de 2024 o saldo destas entidades perfaz um total de 277 milhares de euros, sendo o principal motivo de variação do saldo de clientes face ao ano transato. De referir ainda que, em dezembro de 2024, foram recebidos 6 538 milhares de euros através de uma operação de cessão de créditos sobre os hospitais da Região.

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2024 e 2023, é como segue:

	2024	2023
A 1 de janeiro	779 544	2 891 220
Aumentos / reduções	(100 000)	(1 480 281)
Utilizações	-	(631 394)
A 31 de dezembro	679 544	779 544

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

A redução de perdas por imparidade verificado no exercício de 2023 resulta do efeito conjunto da reversão de uma imparidade reconhecida anteriormente, no valor de 2.260 milhares de euros, através da realização de um acordo de pagamento parcialmente anulada pelo reconhecimento de uma imparidade, no montante

de 780 milhares de euros, sobre a dívida de um cliente de fretamentos, com indícios de risco de cobrabilidade.

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

13. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Caixa	4 000	4 550
Depósitos bancários	7 428 480	1 448 161
Depósitos a prazo	371 388	-
Caixa e equivalentes de caixa	<u>7 803 868</u>	<u>1 452 711</u>

14. Capital

Em 31 de dezembro de 2024, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.000.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Holding. Ver Nota 1.

15. Reservas e prestações suplementares

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

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

A 31 de dezembro de 2024 e 2023 a reserva legal não se encontra totalmente constituída, de acordo com a legislação comercial em vigor.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 a Azores Airlines registou na rubrica de outras reservas o montante de 7.180.951 euros, referente a perdas cambiais decorrentes da atualização cambial dos passivos de locação em USD, para as quais foi definida uma relação de cobertura com as vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos, cuja tarifa é determinada em USD (Nota 5.11).

Por deliberação em Assembleia Geral de Acionistas, datada de 31 de julho de 2023, a acionista SATA Holding procedeu a uma entrada em dinheiro, totalmente realizada, no montante de 26.000.000 euros sob a forma de prestações suplementares, de acordo com o Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia, conforme descrito na Nota 1.

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 as prestações suplementares ascendiam a 111.673.389 euros. O detalhe das prestações suplementares constituídas em períodos anteriores, encontra-se divulgado nos relatórios e contas de cada um dos anos.

16. Provisões

No decurso dos exercícios de 2024 e 2023 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros risco e encargos	Custos de redelivery	Custos reestruturação (Nota 27)	Total
A 1 de janeiro de 2024	2 412 392	61 878	6 859 093	166 190	9 499 554
Dotação	77 993	6 357 941	8 174 507	-	14 610 442
Utilização / Redução	(4 695)	-	(2 210 824)	(166 190)	(2 381 709)
Reversão	(52 232)	(61 878)	-	-	(114 111)
Transferências	-	2 261 692	-	-	2 261 692
Diferenças cambiais	-	-	535 739	-	535 739
Desconto financeiro	-	-	263 352	-	263 352
A 31 de dezembro de 2024	2 433 459	8 619 633	13 621 868	-	24 674 960

	Processos judiciais	Outros risco e encargos	Custos de redelivery	Custos reestruturação (Nota 27)	Total
A 1 de janeiro de 2023	2 067 701	831 544	8 902 058	273 731	12 075 035
Dotação	776 217	-	1 761 706	227 749	2 765 673
Utilização / Redução	(266 125)	(509 503)	(570 320)	(335 291)	(1 681 238)
Reversão	(165 402)	(260 163)	(3 262 653)	-	(3 688 218)
Diferenças cambiais	-	-	(202 821)	-	(202 821)
Desconto financeiro	-	-	231 124	-	231 124
A 31 de dezembro de 2023	2 412 392	61 878	6 859 093	166 190	9 499 554

Processos judiciais

Em 2020, foi registada uma provisão, no âmbito do processo de pedido de isenção de retenção de imposto sobre as rendas pagas, na sequência do contrato de transferência de aluguer da aeronave A330, com a HiFly, no valor de 1,6 milhões de euros. Da avaliação efetuada pelos especialistas jurídicos da Empresa em 2024, a situação mantém-se sem desenvolvimentos relevantes pelo que não existem atualizações a este valor.

Outros riscos e encargos

Em 2024, foi concluído um processo judicial em curso no Tribunal Superior de Inglaterra e País de Gales, do qual resultou uma decisão desfavorável à Azores Airlines. A ação dizia respeito ao cumprimento do contrato de leasing do Airbus A330-200, operado entre 2018 e 2022, cuja rescisão antecipada levou a uma disputa legal com a empresa locadora, HiFly. O tribunal considerou a Azores Airlines responsável pelos pagamentos em disputa, nomeadamente rendas, reservas de manutenção e encargos adicionais, fixando uma indemnização no valor total de aproximadamente 8,7 milhões de euros. De salientar que até ao

desfecho do processo a SATA considerava que este processo tinha um risco remoto, baseada nos seus consultores legais. Do referido montante, 2.262 milhares de euros já se encontravam registados na rubrica de fornecedores na demonstração da posição financeira da Empresa. Dada a conclusão do processo e natureza do saldo, o referido montante foi transferido para a rubrica de provisões.

Custo de *redelivery*

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

As reduções de provisão para gastos de *redelivery* são registadas por contrapartida dos ativos até ao limite do seu valor líquido contabilístico.

As restantes reduções estão reconhecidas na rubrica de provisões (reduções) da demonstração de resultados.

No ano de 2024, foram efetuados reforços no valor de 8.175 milhares de euros decorrentes da atualização das estimativas de manutenções futuras sobre vários componentes de 5 aeronaves consideradas essenciais para preencher condições de *redelivery*. As utilizações, no valor de 2.211 milhares de euros, respeitam à realização de duas manutenções estruturais sobre o *airframe* e trens da aeronave CS-TKQ, preenchendo condições de reentrega impostas no atual contrato de *leasing*.

No ano de 2023, foram registadas reversões no montante de 3.263 milhares de euros e reduções de 570 milhares de euros, decorrentes de extensões contratuais firmadas das quais resultaram condições de reentrega diferentes. Foram ainda reconhecidos aumentos de 1.762 milhares de euros, maioritariamente, pela reanálise dos valores a incorrer com a reentrega das aeronaves, fruto do aumento generalizado dos preços.

Custo de reestruturação

No âmbito do Plano de Reestruturação em curso, foram definidas medidas de reestruturação organizacional e eficiência operacional, entre as quais uma redução do número de colaboradores, de forma a garantir a sustentabilidade financeira e económica da Empresa.

Em 2020, foi reconhecida uma provisão para custos de reestruturação que correspondia ao valor de responsabilidades que a Empresa esperava incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2021 um valor de cerca de 2,7 milhões de euros. Fruto de alterações efetuados ao programa inicialmente proposto, esta provisão foi reforçada de acordo com os aderentes ao referido programa. Os acordos de rescisão por mútuo acordo deram origem a pagamentos, os quais foram realizados desde 2021, tendo o último montante sido liquidado já em 2024 no valor de 166 milhares de euros.

Tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado, para além das medidas já aplicadas, não existem outras que possam dar origem a novas responsabilidades em exercícios subsequentes por redução de efetivo.

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

17. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Financiamentos	112 602	-	112 602	16 140 582	110 110	16 250 692
Descobertos bancários	-	-	-	-	-	-
	112 602	-	112 602	16 140 582	110 110	16 250 692
Acréscimo de juros	-	-	-	56 188	-	56 188
Custos iniciais com financiamentos obtidos	-	-	-	(30 978)	-	(30 978)
	112 602	-	112 602	16 165 792	110 110	16 275 902

A 28 de novembro de 2023 foi concedido um empréstimo, na modalidade de mútuo, pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 6.393 milhares de euros, sobre os quais se venciam juros à taxa de 1,25% de *spread* + Euribor a 3 meses.

A 7 de dezembro de 2023 foi igualmente concedido um empréstimo, na modalidade de mútuo, pelo Banco BPI, S.A. (BPI) no montante de 9.310 milhares de euros, sobre os quais se venciam juros à taxa de 1,35% de *spread* + Euribor a 3 meses.

Ambos os contratos foram celebrados com uma maturidade de dois meses, tendo sido liquidados em janeiro de 2024.

A 31 de dezembro de 2024 encontra-se por liquidar um empréstimo, na modalidade de mútuo, pela CCAMA, no montante de 113 milhares de euros, cuja liquidação total ocorreu no decorrer de 2025.

De salientar que a totalidade dos empréstimos obtidos por liquidar, nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, foi negociada com taxas de juro variáveis e em euros.

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

	2024	2023
Até 1 anos	112 602	16 140 582
Entre 2 e 5 anos	-	110 110
	112 602	16 250 692

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

Passivos com obrigações contratuais

A Azores Airlines regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2024, a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação sobre 10 aeronaves, 2 motores Leap-A1 e sobre vários espaços físicos decorrentes da normal atividade. Em 31 de dezembro de 2023, o saldo reflete o impacto da locação de 9 aeronaves e dos referidos espaços físicos.

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

	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	37 402 286	81 030 564	118 432 851	29 420 383	84 525 910	113 946 293
	37 402 286	81 030 564	118 432 851	29 420 383	84 525 910	113 946 293

	2024	2023
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	38 759 831	30 488 686
Entre 1 e 5 anos	94 911 863	94 743 563
Mais de 5 anos	687 014	7 031 605
	134 358 708	132 263 855
Custos financeiros futuros das locações	(15 925 858)	(18 317 562)
Valor atual do passivo das locações	118 432 851	113 946 293

O valor atual do passivo das locações é como segue	2024	2023
Até 1 ano	37 402 286	29 420 383
Entre 1 e 5 anos	80 448 260	78 687 229
Mais de 5 anos	582 305	5 838 681
	118 432 851	113 946 293

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

	Empréstimo obtidos	
	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	16 275 901	970 023
Recebimentos de empréstimos obtidos	-	15 702 929
Pagamentos de empréstimos bancários	(16 957 370)	(1 040 372)
Custos com juros (Nota 30)	103 831	94 741
Atualização cambial e outros	690 240	548 580
Saldo em 31 de dezembro	112 602	16 275 901

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

	Passivos com obrigações contratuais	
	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	113 946 293	94 170 300
Aumentos de locações	25 705 575	19 061 273
Renegociações	3 114 814	27 040 286
Pagamentos de locações	(40 146 607)	(28 830 929)
Custos com juros (Nota 30)	7 773 669	6 350 575
Atualização cambial e outros	8 039 108	(3 845 213)
Saldo em 31 de dezembro	118 432 851	113 946 293

18. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros credores						
Empresas do Grupo (Nota 34)	247 910 318	182 016 450	429 926 768	181 019 515	182 016 450	363 035 966
Taxas aeronáuticas	5 831 717	-	5 831 717	5 046 679	-	5 046 679
Fornecedores de investimento	2 606 786	-	2 606 786	34 498	-	34 498
Credores diversos	504 347	-	504 347	1 091 625	-	1 091 625
Pessoal	172 011	-	172 011	88 810	-	88 810
Acréscimo de gastos						
Remunerações a liquidar	7 192 961	-	7 192 961	5 809 356	-	5 809 356
Irregularidades	3 870 423	-	3 870 423	1 226 059	-	1 226 059
Outros acréscimos	10 967 335	-	10 967 335	9 094 661	-	9 094 661
Outras contas a pagar	279 055 898	182 016 450	461 072 348	203 411 203	182 016 450	385 427 654

O valor registado em outras contas a pagar não corrente, resulta do contrato de suprimentos celebrado em 20 de dezembro de 2021 entre a SATA Air Açores e a Azores Airlines, no valor de 125.187.593 euros por um prazo de 15 anos (Nota 30), bem como de 56.828.857 euros que, atendendo ao seu carácter de permanência, assumiram a mesma forma no decorrer do ano de 2023.

Decorrente da reestruturação societária em curso, a SATA Holding ficou detentora, a título de suprimentos, de 342,2 milhões de euros que estavam anteriormente na esfera da SATA Air Açores.

Em 31 de dezembro de 2024, o saldo a pagar à SATA Holding ascende a 353,1 milhões de euros, dos quais 182 milhões de euros classificados em não corrente e 171,1 milhões de euros como corrente.

Quanto ao saldo a pagar corrente no valor de 171,1 milhões de euros, 160,2 milhões de euros encontram-se em processo de conversão em prestações acessórias no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado (Ver Notas 1 e 34).

Ver adicionalmente o impacto estimado destes saldos no âmbito do processo de privatização em curso na Nota 1.3.

Os passivos relacionados com dívidas a empresas do Grupo SATA reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	Corrente	Não Corrente	Total
Saldo em 1 de janeiro de 2023	93 450 137	285 343 763	378 793 900
Pagamentos efetuados	(24 175 889)	-	(24 175 889)
Conversão dívida em suprimentos	(56 828 857)	56 828 857	-
Aumento de capital previsto - Plano de Reestruturação	160 156 170	(160 156 170)	-
Juros (Nota 30)	8 417 955	-	8 417 955
Saldo em 31 de dezembro de 2023	181 019 516	182 016 450	363 035 966
Recebimentos obtidos	58 530 032	-	58 530 032
Custos com juros (Nota 30)	8 360 769	-	8 360 769
Saldo em 31 de dezembro de 2024	247 910 318	182 016 450	429 926 768

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

Os credores diversos são compostos, na sua grande maioria por obrigações assumidas com entidades fornecedoras de bens e serviços, cuja liquidação financeira ocorrerá em períodos subsequentes.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2025 referentes a direitos adquiridos em 2024. A variação da rubrica decorre, sobretudo, do aumento da atividade operacional com impacto no aumento de efetivos e nos acordos salariais celebrados no decorrer do ano de 2024 com vários parceiros sociais, nomeadamente o pessoal navegante e pessoal de terra.

Os acréscimos de custos com irregularidades resultam de uma estimativa de obrigações a incorrer com indemnizações a passageiros, resultantes de ocorrências operacionais como atrasos, cancelamentos e outras interrupções de serviço. O aumento verificado nesta rubrica, assim como na rubrica de outros acréscimos, está principalmente relacionado com o aumento da atividade operacional da Empresa.

19. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	2024	2023
Estado e outros entes públicos		
Segurança social	4 228 975	1 075 569
Imposto sobre o rendimento singular	2 415 894	762 605
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	1 112 808	837 003
Operações Charter	406 505	703 958
Outros passivos correntes	8 164 181	3 379 136

A rubrica de estado e outros entes públicos era composta, a 31 de dezembro de 2024, pelos montantes correspondentes a contribuições a entregar à segurança social com referência aos meses de setembro de 2024 (o qual se encontra a cumprir um acordo fracionado de pagamentos), entregue em outubro de 2024,

e aos meses de novembro de 2024 e dezembro de 2024, entregues em dezembro de 2024 e janeiro de 2025, respetivamente, cuja liquidação ocorreu já em 2025. Relativamente aos saldos de imposto sobre o rendimento singular, encontravam-se pendentes, no final do exercício os pagamentos correspondentes aos meses de novembro de 2024 e dezembro 2024, os quais foram igualmente liquidados em 2025.

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.18).

20. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

<u>Descrição</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Fornecedores c/c	29 616 406	27 741 230
Faturas em receção e conferência	125 141	150 520
Total fornecedores	29 741 547	27 891 749

O aumento da rubrica de fornecedores respeita sobretudo ao aumento da atividade operacional da Empresa.

21. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e 2023, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento são como segue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Pagamentos por conta	97 825	48 912
Retenções na fonte	-	-
Estimativa de IRC (Nota 31)	(24 684)	(200 357)
Total	73 140	(151 445)

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados (pendentes de voo) detalhe-se da seguinte forma:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Passageiros - <i>Fare</i>	28 630 853	32 091 184
Passageiros - <i>Fuel</i>	15 189 053	16 768 799
Carga	3 395	627
Total	43 823 300	48 860 610

23. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contábilísticas 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 2024 e 2023:

	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				
Clientes e outras contas a receber não corrente	45 235 438	-	-	45 235 438
Caixa e seus equivalentes	7 803 868	-	-	7 803 868
Clientes e outras contas a receber	57 285 107	-	1 373 824	58 658 931
Total ativos financeiros	110 324 413	-	1 373 824	111 698 237
Passivos				
Empréstimos obtidos corrente	112 602	-	-	112 602
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	81 030 564	81 030 564
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	37 402 286	37 402 286
Outras contas a pagar não corrente	182 016 450	-	-	182 016 450
Fornecedores e outras contas a pagar	301 432 473	-	7 364 972	308 797 445
Total passivos financeiros	483 561 525	-	125 797 822	609 359 347
2023				
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Clientes e outras contas a receber não corrente	25 360 159	-	2 131 960	27 492 119
Caixa e seus equivalentes	1 452 711	-	-	1 452 711
Clientes e outras contas a receber	75 008 220	-	-	75 008 220
Total ativos financeiros	101 821 090	-	2 131 960	103 953 051
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	110 110	-	-	110 110
Empréstimos obtidos corrente	16 165 792	-	-	16 165 792
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	84 525 910	84 525 910
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	29 420 383	29 420 383
Outras contas a pagar não corrente	182 016 450	-	-	182 016 450
Fornecedores e outras contas a pagar	225 404 786	-	5 898 166	231 302 953
Total passivos financeiros	423 697 138	-	119 844 459	543 541 597

24. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2024 e 2023, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

25. Vendas e serviços prestados

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	10 163	13 447
Sub-total	10 163	13 447
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Voos Regulares	190 390 400	157 693 641
Cedência Pessoal	4 527 894	4 113 579
Prestação de Serviços - Mercado externo		
Voos Regulares	129 394 591	107 525 360
Operações <i>Charter</i>	6 773 754	11 437 655
Sub-total	331 086 639	280 770 235
Vendas e prestações de serviços	331 096 802	280 783 682

Em 2024 verificou-se um aumento da atividade da Empresa face a 2024, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 50,3 milhões de euros. Esta variação resulta, sobretudo, do incremento do número de passageiros transportados face ao ano anterior (+21%).

26. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2024 e 2023 é como segue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Combustíveis e Lubrificantes	85 666 149	76 951 444
<i>Handling</i>	33 519 659	26 963 933
Fretamentos	28 196 892	19 694 743
Manutenção e aluguer de motores	22 081 517	15 848 116
Taxas aeroportuárias e relativas a voo	19 170 954	16 228 077
<i>Catering</i>	14 159 247	11 451 067
Custos distribuição e comunicação	14 075 405	11 572 038
Indemnizações - bagagem e passageiros	10 451 438	7 403 319
Comissões	7 293 000	7 145 575
Deslocações e estadas	4 875 496	3 641 090
Honorários e serviços especializados	2 837 733	1 832 189
Publicidade	2 324 588	1 372 836
Seguros	2 078 760	1 557 959
Cedência de Pessoal	1 750 688	1 648 679
Licenças CO2	1 594 511	67 223
Rendas e alugueres	1 316 337	2 812 977
<i>Management Fee</i>	1 211 095	931 870
Vigilância e segurança	900 338	366 525
Documentação técnica	601 188	450 639
Manutenção programas informáticos e equipamentos	344 962	299 939
Manuseamento carga	300 363	277 706
Outros	1 525 408	1 377 257
Fornecimentos e serviços externos	256 275 730	209 895 201

O aumento da atividade em 2024 teve impacto no incremento dos custos relacionados com as rubricas de combustíveis e lubrificantes, *handling*, *catering* e taxas aeroportuárias.

De igual modo, o aumento registado no aumento de passageiros transportados impactou as rubricas de custos de distribuição e comunicação, e comissões, neste caso igualmente via aumento da receita.

A rubrica de manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com o aluguer de motores, e demais custos relacionados, resultantes da substituição de motores que são removidos temporariamente das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16. O aumento face ao ano anterior resulta do facto de estarem em curso várias remoções programadas dos motores para realização das manutenções estruturais associadas.

O aumento de atividade verificado em 2024 é fruto de uma consolidação de rotas *core* operadas pela Empresa e da exploração de um conjunto de novos mercados, considerados estratégicos para a operação da Azores Airlines, sendo que, algumas das referidas rotas tiveram na sua base de exploração o recurso a ACMI's programados. Este fator, aliado a um conjunto de condições climáticas adversas verificadas sobretudo no 1º semestre de 2024, bem como atrasos na entrega de aeronaves em manutenção, implicaram a contratação adicional de ACMI's não programados. Ambos os fatores mencionados resultaram num aumento dos custos com fretamentos e indemnizações, bagagem e passageiros, comparativamente a 2023.

A rubrica de *management fees* corresponde à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenham participações.

A rubrica rendas e alugueres inclui contratos de locação que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16, relativos, essencialmente, a instalações e balcões em aeroportos e *software*. A variação registada face ao ano de 2023 resulta de uma alteração contratual sobre uma aeronave (CS-TSG), cuja valor da renda mensal deixou de ser variável, passando a totalmente fixa. Desta forma, de acordo com a IFRS16, o seu registo deixar de constar em fornecimentos e serviços externos.

Os custos registados na rubrica de Licenças CO₂ respeitam os encargos com a aquisição de licenças de emissão de CO₂, conforme exigido pelo regime CELE aplicável ao setor da aviação, em cumprimento da legislação europeia e nacional em vigor. A variação face ao ano de 2023 decorre da redução substancial das licenças gratuitas atribuídas.

27. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2024 e 2023, foram como segue:

	2024	2023
Remunerações		
Orgãos sociais	16 800	16 800
Pessoal	51 932 384	38 905 132
	51 949 184	38 921 932
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	10 759 629	8 310 413
Benefícios pós-emprego	1 045 565	919 687
Custos de acção social	22 111	10 105
Outros	2 900 954	2 213 360
Sub-total	14 728 260	11 453 565
Custos com o pessoal	66 677 444	50 375 497

O aumento verificado em 2024 face a 2023 na rubrica gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do efeito conjunto provocado pelo aumento da atividade operacional e consequente aumento de efetivo, bem como do impacto dos novos acordos de Empresa celebrados com vários parceiros sociais, nomeadamente, pessoal navegante e pessoal de terra.

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

Plano de contribuição definida

Em 2024, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Azores Airlines para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 1.045.565 euros face a 919.687 euros em 2023.

Gastos de reestruturação

Em 2024 e 2023 a Empresa registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	2024	2023
Pré- reformas e reformas antecipadas	5 893 391	4 188 583
Rescisões mútuo acordo (Nota 16)	-	227 749
	5 893 391	4 416 332

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. O referido programa foi reaberto em 2022, culminando em novas adesões.

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.

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, o qual foi reforçado em 2021.

Em 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a Azores Airlines registou um aumento de responsabilidade pela adesão novos colaboradores ao referido programa.

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2022, a Azores Airlines assumiu o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que entraram ou irão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na data da respetiva saída. Estas responsabilidades foram registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente que cada um destes colaboradores presta ao serviço da Entidade. Como resultado do descrito, em 2024 e 2023 foram reconhecidos 3.660 milhares de euros e 4.055 milhares de euros, respetivamente, em gastos de reestruturação.

Ainda no exercício de 2024, verificaram-se outras variações na responsabilidade com impactos na demonstração de resultados, nomeadamente, i) adiamento da data de saída de colaboradores cujos contratos já se encontram assinados e ii) valorização da provisão decorrente da assinatura dos novos acordos de empresa. Os referidos efeitos têm impacto nos gastos com reestruturação no valor de 2.234 milhares de euros.

Obrigações de benefícios de reforma e outros

O movimento ocorrido no valor atual da obrigação com benefícios de reforma e outros foi o seguinte:

	Obrigações de benefícios de reforma e outros	
	2024	2023
A 1 de janeiro	10 997 413	7 371 386
<u>Gastos do exercício</u>		
Reformas antecipadas e pré-reformas	5 606 169	4 124 684
Variação pressupostos financeiros	287 222	63 899
Juro líquido	-	244 605
Sub-total	5 893 391	4 433 188
Benefícios pagos pela Empresa	(920 708)	(807 161)
A 31 de dezembro	15 970 095	10 997 413

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, a rubrica de obrigações de benefícios de reforma e outros ascende a 15.970 milhares de euros e 10.997 milhares de euros, respetivamente.

28. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
<i>Holdback Interests</i>	3 814 172	-
Incentivos comerciais	816 947	842 834
Ganhos em inventários	157	876
Top Up - Reservas de manutenção	-	2 219 933
Juros de mora	-	1 748 318
Outros	<u>227 512</u>	<u>10 675</u>
	<u>4 858 788</u>	<u>4 822 636</u>

Em 2024, a Azores Airlines registou um proveito no montante de 3.814 milhares de euros de *holdback interests* sobre os valores retidos por um dos *acquirers* que presta serviços à Empresa, de acordo com o contrato em vigor.

Em 2023, a Azores Airlines registou um rendimento proveniente da recuperação de reservas de manutenção do *lessor*, no montante de 2,2 milhões de euros, pagas ao *lessor* pelo anterior locatário, que a Empresa não terá de devolver.

A Empresa registou em 2023 juros de mora no valor de 1,7 milhões de euros. Atendendo à natureza da operação, tratando-se de juros de mora cobrados a clientes, a Azores Airlines classificou os referidos proveitos como outros rendimentos e ganhos.

29. Outros gastos e perdas

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Comissões cartões crédito	5 516 554	4 768 453
Juros de Mora	97 955	172 828
Penalidades	73 501	3 383
Impostos	16 220	23 804
Perdas em inventários	375	306
Outros	<u>9 601</u>	<u>83 113</u>
	<u>5 714 206</u>	<u>5 051 887</u>

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito. O aumento verificado na rubrica está relacionado com o aumento da atividade operacional da Empresa e do aumento da taxa de comissão. A sua variação decorre do maior volume de vendas processadas em 2024 comparativamente ao ano de 2023.

30. Resultados financeiros

O detalhe dos resultados financeiros é como segue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Gastos financeiros		
Juros relacionados com contratos de locação	(9 762 991)	(7 706 972)
Juros - partes relacionadas (Nota 34)	(8 360 769)	(8 417 955)
Juros de empréstimos obtidos	(103 831)	(94 741)
Outros custos e perdas financeiras	<u>(715 449)</u>	<u>(792 277)</u>
	<u>(18 943 040)</u>	<u>(17 011 946)</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos	36 855	-
Juros obtidos - partes relacionadas (Nota 34)	<u>149 386</u>	<u>23 166</u>
	<u>186 241</u>	<u>23 166</u>
Diferenças de câmbio líquidas	<u>2 448 881</u>	<u>(1 870 960)</u>
	<u>2 448 881</u>	<u>(1 870 960)</u>

Durante o exercício de 2024, a atualização financeira do passivo da locação e respetivo *redelivery* originaram um aumento das despesas com juros. O montante registado no ano foi de 9.849 milhares de euros (2023: 7.707 milhares de euros).

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Holding e SATA Air Açores por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4% (Nota 18).

Atendendo ao que se encontra previsto no âmbito do Processo de Reestruturação, desde a data da sua aprovação em 7 de junho de 2022, para a base de cálculo de juros suportados não foi incluído o montante de 160 milhões de euros da dívida à SATA Holding, a converter em Prestações Acessórias (Nota 1).

A desvalorização do euro face ao dólar durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024, gerou perdas resultantes da atualização cambial dos passivos de locação no montante de 7,8 milhões de euros. Contudo, as perdas cambiais líquidas decorrentes da atualização cambial verificada durante o exercício de 2024 dos passivos de locação em USD para as quais foi definida uma relação de cobertura a partir de 1 de janeiro de 2022 com as vendas previstas altamente prováveis cuja tarifa é determinada em USD, foram registadas na rubrica de outras reservas no outro rendimento integral no montante de 7,2 milhões de euros (Notas 5.11 e 15). Desta forma, o montante registado na demonstração de resultados, de 0,6 milhões de euros, corresponde à parcela não coberta pelo *hedging* cambial.

31. Imposto do exercício

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 21)	(24 684)	(200 357)
Imposto diferido (Nota 8)	370 018	1 107 473
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	<u>(1 217)</u>	<u>23 140</u>
Imposto sobre o rendimento	<u>344 117</u>	<u>930 255</u>

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Resultado antes de Imposto	(71 542 307)	(27 014 119)
Taxa de Imposto	14,7%	14,7%
	<u>(10 516 719)</u>	<u>(3 971 075)</u>
Diferenças permanentes	(37 693)	(502)
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	3 935 151	1 786 570
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	6 619 261	2 185 007
Tributação autónoma	24 684	200 357
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	1 217	(23 140)
Constituição de imposto diferido referente a exercícios anteriores	<u>(370 018)</u>	<u>(1 107 473)</u>
Imposto s/ rendimento	<u>(344 117)</u>	<u>(930 255)</u>
Taxa efetiva de imposto	0,5%	3,4%

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u>14,70%</u>	<u>14,70%</u>

32. Compromissos

Em conformidade com os requisitos de divulgação previstos na IAS 37 – Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes, informa-se que, à data de reporte, a Empresa não possui compromissos contratuais relevantes relacionados com a frota aérea que devam ser divulgados no anexo às demonstrações financeiras.

33. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2024			2023		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463 000	USD	445 664	463 000	USD	419 005
U.S. Customs and Border Protection	29-12-2023	310 000	USD	298 393	310 000	USD	280 543
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241 910	USD	232 852	241 910	USD	218 923
Greater Toronto Airports Authority	13-05-2024	280 155	CAD	187 420	-	-	-
AEROPORTS DE MONTREAL	08-03-2024	275 000	CAD	183 971	-	-	-
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176 866	CAD	118 321	176 866	CAD	120 794
Port of Oakland	15-12-2010	60 000	USD	57 753	60 000	USD	54 299
SPLITBURGO SOC. IMB. S.A.	23-07-2021	44 969	EUR	44 969	44 969	EUR	44 969
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10 000	EUR	10 000	10 000	EUR	10 000
		1 861 900		1 579 342	1 306 745		1 148 532

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2024 a Azores Airlines apresenta uma contingência passível de divulgação no montante de 6.750 milhares de euros relacionados com o processo de irregularidades a decorrer no Canadá.

Em 2019, foi aberto um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (*Canadian Class Action*). No seguimento deste processo, o Tribunal Federal do Canadá indeferiu o pedido de certificação do mesmo como uma ação coletiva e, apesar da referida decisão estar a ser objeto de recurso, é entendimento dos assessores legais da Empresa que a probabilidade de insucesso no processo é possível, mas não provável.

A 31 de dezembro de 2024 e 2023, a Azores Airlines não apresenta ativos contingentes passíveis de divulgação.

34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2024, a Azores Airlines é controlada pela SATA Holding, que detém 100% do capital da Empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores. Ver Nota 1.

Remuneração do Conselho de Administração

Os membros do Conselho de Administração da Empresa foram considerados de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de

dezembro de 2024, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram liquidadas pela SATA Holding.

Remuneração do Conselho Fiscal

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

Remuneração do Revisor oficial de contas e Auditor

A remuneração do Revisor Oficial de Contas e do Auditor referente aos serviços de revisão legal e auditoria contratual no exercício de 2024 ascendeu a 43.850 euros.

O valor dos serviços distintos de auditoria, prestados pelo Auditor, ascenderam a 10.000 euros, os quais dizem respeito à realização de procedimentos baseados numa revisão limitada com emissão de memorando específico relativamente à informação financeira intercalar de junho de 2024. Adicionalmente, foram prestados serviços de formação comportamental no montante de 2.700 euros.

Saldo e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2024 e 2023, são como segue:

	2024		2023	
	Outras contas a receber (Nota 9)	Outras contas a pagar (Nota 18)	Outras contas a receber (Nota 9)	Outras contas a pagar (Nota 18)
SATA Holding	-	353 137 996	-	348 146 464
SATA Air Açores	-	76 780 254	-	14 889 502
SATA Gestão Aeródromos	6 426 930	-	3 094 518	-
Azores Airlines Vacation (EUA)	-	8 518	385 895	-
	6 426 930	429 926 768	3 480 412	363 035 966

	2024				2023			
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Juros Obtidos	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Juros Obtidos
SATA Air Açores	12 715 216	4 278 763	1 144 099	-	11 377 418	3 730 746	1 573 268	-
SATA Gestão Aeródromos	201 063	332 500	-	149 386	71 410	371 433	2 579	23 166
SATA Holding	1 211 095	40 359	7 216 671	-	931 870	8 502	6 842 107	-
Azores Airlines Vacation (EUA)	264 406	-	-	-	211 801	-	-	-
	14 391 780	4 651 622	8 360 769	149 386	12 592 499	4 110 681	8 417 955	23 166

Em 31 de dezembro de 2024 os valores a pagar à SATA Holding e à SATA Air Açores, nos montantes de 353.137 milhares de euros e de 76.780 milhares de euros, respetivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros, a taxas normais de mercado, no valor de 7.217 milhares de euros e 1.144 milhares de euros, respetivamente (Nota 30).

A SATA Holding é detentora, a título de suprimentos, de 342,2 milhões de euros que estavam anteriormente na esfera da SATA Air Açores (Nota 18). O referido montante, que respeita ao contrato de suprimentos, foi classificado como não corrente, deduzido dos 160,2 milhões de euros, que se encontram em processo de conversão em prestações acessórias de acordo com a reestruturação societária em curso, e que por esse motivo foram classificados como correntes (Ver Nota 1).

Os saldos a receber da SATA Gestão de Aeródromos constituem um apoio de tesouraria, cujo valor global vence juros, a taxas normais de mercado, totalizando, no decorrer de 2024, 149 milhares de euros.

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

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

35. Eventos subsequentes

Conforme descrito na Nota 1.3, em 28 de fevereiro de 2025 o Conselho de Administração da SATA Holding, em requerimento dirigido ao Governo dos Açores, voltou a requerer uma nova orientação específica quanto ao seguimento a dar ao processo de privatização, após o consórcio NT/MS ter apresentado um requerimento no qual prestou informações ao Conselho de Administração da SATA Holding sobre a identidade das pessoas singulares de nacionalidade portuguesa que passarão a integrar o consórcio caso venha a ser apresentada uma proposta formal melhorada. O consórcio NT/MS informou ainda que a soma das participações sociais que virão a ser detidas pelos dois novos elementos totalizará 49% do capital social da sociedade que virá a deter a participação da Azores Airlines.

Na reunião de Conselho de Governo de dia 21 de março de 2025 o Governo Regional dos Açores considerou estarem reunidas as condições para manter o processo de privatização, deliberando dar continuidade ao mesmo.

Em 1 de abril de 2025 o Conselho de Administração da SATA deu início às negociações formais com o consórcio, após a deliberação do Governo Regional dos Açores que considerou estarem reunidas as condições para prosseguir com a privatização.

Adicionalmente, em 3 de março de 2025, o Conselho de Administração da Azores Airlines cancelou, formalmente, a entrega de uma aeronave contratualizada (A321 XLR) considerando os atrasos sucessivos sobre a data de entrega, ultrapassando o período previsto em contrato.

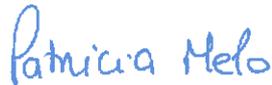
Em junho de 2025, e conforme mencionado na Nota 1.4, foram tidas interações com a Comissão Europeia com o objetivo de clarificar e viabilizar um conjunto de transações inerentes ao cumprimento dos vários objetivos do Plano de Reestruturação, bem como a obtenção de aprovação para a concessão de aval acionista na contratação de futuras operações de financiamento.

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 2024.

36. Matérias ambientais

De forma a dar cumprimento aos requisitos da Taxonomia Ambiental Europeia, a Empresa apresentará no seu relatório de sustentabilidade a informação relativa à elegibilidade das suas atividades relativamente aos objetivos climáticos.

Contabilista Certificada



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Rui Miguel Furtado Coutinho
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Administrador)



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DO EXERCÍCIO DE 2024

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais e da alínea g) do artigo 5.º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Entidade), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2024 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

1. RELATÓRIO

I. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º1 do artigo 413 do Código das Sociedades Comerciais.

O Conselho Fiscal em funções foi reeleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 3 de abril de 2023, para o mandato de 2023-2025, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

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

Em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 420 do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho Fiscal propôs à Assembleia Geral realizada em 14 de novembro de 2023 a recondução de UHY - Oliveira, Branco & Associados, SROC, LDA, inscrita na OROC com o n.º 164 e na CMVM com o n.º 20161471, representada por Manuel Luís Fernandes Branco (ROC n.º 652), para Revisor Oficial de Contas da sociedade para o mandato de 2023-2025.

II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2024, o Conselho Fiscal realizou seis reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2024, nos termos do documento anexo à ata n.º 5 de 16 de julho de 2024.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2024, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2024, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações do Conselho de Administração, participação nas Assembleias Gerais realizadas e análise das contas intercalares e do relatório de gestão e demonstrações financeiras.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, o Auditor Externo, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade e a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade.
3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas, Relatório de Auditoria e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2024.
4. O acesso do Conselho Fiscal à informação financeira foi realizado de forma regular e adequada, sem que tenham surgido quaisquer constrangimentos no exercício das suas funções.
5. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2024 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2024.

Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos reconhecidos pelo Revisor Oficial de Contas e pelo Auditor Externo, principalmente: i) o reconhecimento do rédito com transporte de passageiros, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo; ii) as estimativas associadas à manutenção e *redelivery* da frota; iii) a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo e iv) a adoção de contabilidade de cobertura cambial.

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



Durante o exercício de 2024 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização, bem como da reunião com a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade, não obteve evidência de quaisquer irregularidades.

7. No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou a inexistência de prestação de serviços não relacionados com serviços de auditoria, durante o exercício de 2024.
8. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria do exercício de 2024 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos das seguintes matérias:
 - a) Em 31 de dezembro de 2024 encontram-se registados ativos não correntes associados ao transporte aéreo, no valor de 122 milhões de euros, cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da Entidade. Conforme divulgado na nota 5.10 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os desvios negativos significativos entre os resultados reais do exercício de 2024 e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (Plano de Reestruturação Aprovado), o que implica que as projeções incluídas no referido Plano de Reestruturação Aprovado já não representem a melhor estimativa a esta data, bem como a incerteza referente à evolução futura da Entidade, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, pelo que consideramos que os ativos fixos tangíveis se encontram sobreavaliados por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.
 - b) Em 31 de dezembro de 2024 encontra-se registado um valor de 14.749 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, dos quais 14.379 milhares de euros encontravam-se registados no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, consideramos que em 31 de dezembro de 2024, o respetivo ativo se encontra sobreavaliado no montante de 14.749 milhares de euros. Tendo em consideração que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e que naquela data não nos foi possível quantificar, com razoável grau de segurança, quanto ao montante do ativo sobreavaliado, não nos é igualmente possível quantificar o impacto desta situação no resultado do exercício de 2024 e nos resultados transitados.



c) Conforme divulgado na nota 5.5 do anexo contendo as notas explicativas, no âmbito do processo de privatização em curso, encontra-se, a esta data, a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A., no montante de 6.427 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 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 2024, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

9. Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria.

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 448.357 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 328.448 milhares de euros, não considerando os efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a conclusão favorável do processo de privatização da Entidade até ao final do ano de 2025, no qual se estima a conversão de dívida das empresas do Grupo SATA em capital, a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos de obtenção adicional de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, bem como a capacidade de financiamento da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das Obrigações de Serviço Público (OSP) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, entre outros.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (ii) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iii) da concretização do processo de privatização da Entidade, (iv) da conversão dos empréstimos concedidos por empresas do Grupo SATA em capital, (v) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado, (vi) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, e (vii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A.



Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos 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.

2. PARECER

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

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2024, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração, da Certificação Legal das Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas, bem como do Relatório de Auditoria emitido pelo Auditor Externo.

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

- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., respeitantes ao exercício de 2024;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2024, no sentido de que o resultado líquido negativo de 71.198.189,54 euros seja transferido para Resultados Acumulados;
- Seja dado cumprimento ao disposto no artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

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

Ponta Delgada, 14 de julho de 2025

O Conselho Fiscal



Rúben Mota Cordeiro - Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco - Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2024 (que evidencia um total de 253.634.630 euros e um total de capital próprio negativo de 448.357.253 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 71.198.190 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 possíveis efeitos das matérias 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 Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2024 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

1. Em 31 de dezembro de 2024, a rubrica Ativos fixos tangíveis, no montante de 122 milhões de euros, respeita essencialmente a ativos sob direito de uso da frota aérea. Conforme referido na nota 5.10 do Anexo às demonstrações financeiras, não foi realizado teste de imparidade desses ativos, sendo que os pressupostos do teste de imparidade realizado no exercício anterior, baseados no Plano de Reestruturação, aprovado pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, revelaram-se desadequados face aos desvios nos principais indicadores operacionais, não tendo sido elaborado um novo plano de negócios de longo prazo, devido à incerteza quanto ao processo de privatização e à evolução futura da atividade, o que inviabiliza a atualização das estimativas de fluxos de caixa e a avaliação da recuperabilidade dos ativos. Nesta conformidade, e tendo em consideração o desempenho operacional passado da Entidade e a significativa incerteza quanto à evolução futura da sua atividade, não nos foi possível concluir sobre as perdas por imparidade que deveriam ser registadas relativamente aos ativos sob direito de uso em 31 de dezembro de 2024.
2. Em 31 de dezembro de 2024, na rubrica Ativos por impostos diferidos estão reconhecidos 14.749 milhares de euros respeitantes a prejuízos fiscais gerados nos períodos de 2014 a 2017, dos quais 370 mil euros foram reconhecidos em resultados no presente exercício. No entanto, conforme descrito na nota 8 do Anexo às demonstrações financeiras, no presente exercício não foi efetuado qualquer teste de

recuperabilidade aos referidos ativos, atendendo à incerteza associada ao processo de privatização em curso. De acordo com a IAS 12, a recuperação deste saldo está dependente da capacidade de serem gerados lucros tributáveis futuros suficientes que, na fase atual de desenvolvimento do plano de recuperação e do processo de privatização, apresentam ainda um grau de incerteza elevado, e, nestas circunstâncias, não nos é possível determinar, com razoável grau de segurança, o montante em que está sobreavaliado esse ativo e os resultados do período.

3. Encontra-se em preparação, no âmbito do processo de privatização em curso, uma análise de recuperabilidade do saldo a receber da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A., no montante de 6.427 milhares euros., evidenciado na rubrica Outras contas a receber (nota 9). Nesta perspetiva e de acordo com a informação disponível a esta data consideramos que o saldo reconhecido nessa rubrica, poderá não ser recuperado, não sendo, porém, possível quantificar, com razoável grau de segurança, o eventual ajustamento necessário.

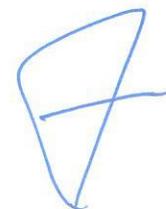
A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria 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

Chamamos a atenção para a nota 1.4 do Anexo às demonstrações financeiras, que descreve as circunstâncias que indicam a existência de uma incerteza material que pode levantar dúvidas significativas quanto à capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações. Em 31 de dezembro de 2024, a Entidade apresentava um capital próprio negativo no montante de 448.357.253 euros e um passivo corrente superior ao ativo corrente em 328.448.472 euros, o que configura um desequilíbrio financeiro estrutural e determina a aplicação das disposições previstas nos artigos 35.º e 171.º do Código das Sociedades Comerciais.

A preparação das demonstrações financeiras pelo Conselho de Administração foi efetuada com base no pressuposto da continuidade. Contudo, a capacidade da Entidade para manter as suas operações depende da verificação de fatores significativos e incertos, nomeadamente: i) a capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos; ii) o cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado, em 7 de junho de 2022, pela Comissão Europeia; iii) a conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding para prestações de capital no montante estimado de 160 milhões de euros, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA; e iv) a concretização do processo de privatização da Empresa.



Estes fatores configuram uma incerteza material que pode levantar dúvidas significativas quanto à capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações. 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.

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as 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, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria, incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos-lhe todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, quais as medidas tomadas

para eliminar as ameaças ou quais as salvaguardas aplicadas.

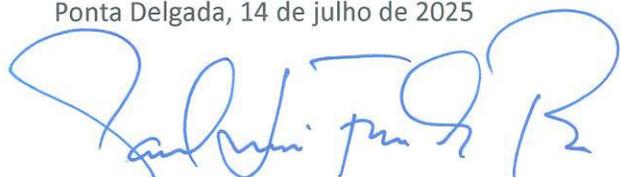
A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento à alínea e) do número 3 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias 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, 14 de julho de 2025



UHY – OLIVEIRA, BRANCO & ASSOCIADOS, SROC, LDA.

(n.º 164 e registada na CMVM com o n.º 20161471)

Representada por:

Manuel Luís Fernandes Branco

(n.º 652 e registado na CMVM com o n.º 20160296)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2024 (que evidencia um total de 253.634.629 euros e um total de capital próprio negativo de 448.357.254 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 71.198.190 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. em 31 de dezembro de 2024 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Em 31 de dezembro de 2024 encontram-se registados ativos não correntes associados ao transporte aéreo, no valor de 122 milhões de euros, cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da Entidade. Conforme divulgado na nota 5.10 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os desvios negativos significativos entre os resultados reais do exercício de 2024 e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (Plano de Reestruturação Aprovado), o que implica que as projeções incluídas no referido Plano de Reestruturação Aprovado já não representem a melhor estimativa a esta data, bem como a incerteza referente à evolução futura da Entidade, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, pelo que consideramos que os ativos fixos tangíveis se encontram sobreavaliados por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

b) Em 31 de dezembro de 2024 encontra-se registado um valor de 14.749 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, dos quais 14.379 milhares de euros encontravam-se registados no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, consideramos que em 31 de dezembro de 2024, o respetivo ativo se encontra sobreavaliado no montante de 14.749 milhares de euros. Tendo em consideração que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e que naquela data não nos foi possível quantificar, com razoável grau de segurança, quanto ao montante do ativo sobreavaliado,

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

Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal
Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal
Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt
Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183
e na CMVM sob o nº 20161485

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.

DocID: NjC3YzYwMzM1NGkY2Y3OTczMDEyZU1fDMxODExMzYyNTA1NjY2ODAwNTN8UkE=

não nos é igualmente possível quantificar o impacto desta situação no resultado do exercício de 2024 e nos resultados transitados.

c) Conforme divulgado na nota 5.5 do anexo contendo as notas explicativas, no âmbito do processo de privatização em curso, encontra-se, a esta data, a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. (SATA Gestão de Aeródromos), no montante de 6.427 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 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 2024, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 448.357 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 328.448 milhares de euros, não considerando os efeitos das matérias referidas na secção "Bases para a opinião com reservas".

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a conclusão favorável do processo de privatização da Entidade até ao final do ano de 2025, no qual se estima a conversão de dívida das empresas do Grupo SATA em capital, a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos de obtenção adicional de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, bem como a capacidade de financiamento da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das Obrigações de Serviço Público (OSP) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, entre outros.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (ii) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros

externos, (iii) da concretização do processo de privatização da Entidade, (iv) da conversão dos empréstimos concedidos por empresas do Grupo SATA em capital, (v) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado, (vi) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, e (vii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.

Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos 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.

Ênfase

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 SATA, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2025, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

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

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

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

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

14 de julho de 2025

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

Certificate Of Completion

Envelope Id: 2D35B19E-2553-4911-B589-3EC258136E06
 Subject: Please sign this document sent from Document Bot
 Source Envelope:
 Document Pages: 5
 Certificate Pages: 1
 AutoNav: Enabled
 Envelopeld Stamping: Disabled
 Time Zone: (UTC) Dublin, Edinburgh, Lisbon, London

Status: Completed

Signatures: 1
 Initials: 0

Envelope Originator:
 Ana Rita Neto
 Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de
 Melo
 Lisbon, PT 1050-121
 ana.rita.neto@pwc.com
 IP Address: 20.50.26.40

Record Tracking

Status: Original
 7/14/2025 5:44:27 PM

Holder: Ana Rita Neto
 ana.rita.neto@pwc.com

Location: DocuSign

Signer Events

Hugo Miguel Dias
 hugo.miguel.dias@pwc.com
 Security Level: Email, Account Authentication
 (None)

Signature



Signature Adoption: Uploaded Signature Image
 Using IP Address: 165.85.231.71

Timestamp

Sent: 7/14/2025 5:44:28 PM
 Viewed: 7/14/2025 6:12:21 PM
 Signed: 7/14/2025 6:12:58 PM

Electronic Record and Signature Disclosure:
 Not Offered via Docusign

In Person Signer Events	Signature	Timestamp
Editor Delivery Events	Status	Timestamp
Agent Delivery Events	Status	Timestamp
Intermediary Delivery Events	Status	Timestamp
Certified Delivery Events	Status	Timestamp
Carbon Copy Events	Status	Timestamp
Witness Events	Signature	Timestamp
Notary Events	Signature	Timestamp
Envelope Summary Events	Status	Timestamps
Envelope Sent	Hashed/Encrypted	7/14/2025 5:44:29 PM
Certified Delivered	Security Checked	7/14/2025 6:12:21 PM
Signing Complete	Security Checked	7/14/2025 6:12:58 PM
Completed	Security Checked	7/14/2025 6:12:58 PM
Payment Events	Status	Timestamps