



2025

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
- 28 GESTÃO DO RISCO

3 Social

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

4 Ambiente

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

5 Desempenho

- 58 INDICADORES CHAVE
- 60 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 63 TRANSPORTE AÉREO EM 2025
- 68 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 70 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 76 SOBRE O RELATÓRIO
- 77 GLOSSÁRIO
- 78 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

6 Anexos

- 80 RELATO DA TAXONOMIA AMBIENTAL
- 82 METODOLOGIAS
- 88 ANEXOS FINANCEIROS

Mensagem

do Conselho de Administração



Há pouco mais de um ano o Conselho de Administração da SATA apresentou publicamente um Plano de Sustentabilidade Financeira para o grupo. As ambições eram claras: virar a página dos resultados negativos e promover a estabilidade.

Os resultados que agora se apresentam já refletem os efeitos de uma parte significativa daquele plano e indicam que estamos na rota certa. Mas também representam uma responsabilidade acrescida perante todos os nossos *stakeholders*, desde parceiros a clientes, passando pelos trabalhadores e acionistas.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Continuidade das operações

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

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



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



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

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

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

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

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

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



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



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



Visão

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

Missão

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

Valores

Genuinidade,
na paixão que temos pelo que fazemos.

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

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

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





Grupo SATA

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

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



23

destinos

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

18

parceiros

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



Mapa de Rotas

Destinos para onde voámos em 2025

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

azores



Paris



Milão



Bilbau



Frankfurt



Toronto



Faro



Azores



Montreal



Nova Jorque



Cabo Verde



Lisboa



Boston

*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

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

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

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

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



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



Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis.



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



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



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



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



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



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





Modelo de Governo

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

Alinhamento com os ODS



Modelo de Governo

Os nossos compromissos

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

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



O modelo de *Governance* assenta assim:

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

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

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

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



Profissionalismo, integridade, transparência e independência

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

Ética

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

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

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

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

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

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



Compliance Conformidade e Rigor

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

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

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

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

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

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

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

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

Código de Conduta - denúncias registadas na Azores Airlines	2024	2025
Potencialmente éticas	6	6
Efetivamente éticas	10	4
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	2	0
Corrupção e infrações conexas	0	0

Do total de denúncias registadas, no final de 2025, foi concluída a análise de todas as ocorrências submetidas. Importa destacar que, das 10 incidências registadas, 5 foram submetidas a processo de inquérito em contexto laboral, ao abrigo das disposições do Código do Trabalho, sendo que 4 dessas incidências resultaram em instauração de procedimento disciplinar. As restantes ocorrências foram dirimidas por outros meios, designadamente, através de processo de mediação entre trabalhadores e/ou respetivo superior hierárquico. Especificamente, no âmbito da Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas não foram recebidas quaisquer denúncias nem identificadas operações suspeitas em 2025.



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

Esta Linha de Ética assegura:

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

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

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

Proteção dos dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

Direitos dos Titulares

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



Modelo de Governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel

Secretário: Joana Torres Decq Mota

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 2 | % de participação: 100%

Principais deliberações

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

CONSELHO FISCAL

Presidente: Rúben Mota Cordeiro

Vogais do Conselho Fiscal: Catarina Isabel Furtado Pacheco, Vera Silva Amaro

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 8 | % 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



**Rui Miguel
Furtado Coutinho**

**Presidente do Conselho
de Administração**

Remuneração
13.685,00 €

Reuniões
N.º reuniões: 51 | % de participação: 100%

Pelouros

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



**Sandro Manuel
Botelho Raposo**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração
13.158,00 €

Reuniões
N.º reuniões: 51 | % de participação: 100%

Pelouros

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



**Tiago Alexandre
Carvalho dos Santos**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração
13.158,00 €

Reuniões
N.º reuniões: 51 | % de participação: 100%

Pelouros

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

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

Gestão do risco

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

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

RISCOS FINANCEIROS

Risco da taxa de câmbio

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

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

Risco de crédito

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

Risco de liquidez e capital

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

Risco de taxa de juro

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

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

Em maio de 2024, e perante o cenário de descida das taxas de juro, foi subscrito um novo produto financeiro, denominado “collar”, que oferece um cap para a Euribor e um floor mínimo, com recebimento de prémio em caso de aumentos superiores ao cap e pagamento de prémio caso as taxas desçam a um nível inferior ao floor fixado. A revogação antecipada do plano anterior resultou no recebimento de 1.122.600 EUR, tendo a nova contratação sido feita pela SATA Holding. Em 2025, e devido à descida mais acentuada das taxas de juro, este plano de proteção resultou num pagamento de prémio, por parte da SATA Holding, no montante de 250 262,28 EUR.

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



Risco de combustível

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

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

RISCOS GOVERNANCE

Regulamentação do setor

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

Políticos

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

Riscos de conformidade

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

Capital humano

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

Ética e cultura organizacional

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

Reputação e imagem

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

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

Proteção de dados pessoais

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

Gestão ambiental

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

assume compromissos estratégicos para mitigar os impactos ambientais, integrando princípios de sustentabilidade na gestão da sua atividade.

Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

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

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

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

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

RISCOS OPERACIONAIS

Segurança da informação

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

Na Azores Airlines, acreditamos que os nossos trabalhadores são a base do nosso sucesso e o motor que impulsiona a excelência do nosso serviço. Em 2025, demos continuidade à promoção de um ambiente de trabalho saudável, seguro e motivador, desenvolvendo iniciativas de formação, bem-estar e valorização das equipas, com impacto direto na satisfação dos nossos clientes e na relação com a comunidade.

Alinhamento com os ODS



Social

Trabalhadores

822

ano 2024: 815
ano 2023: 739

Horas de formação

32.485

ano 2024: 36.626
ano 2023: 32.651

Consultas médicas realizadas

556

ano 2024: 351
ano 2023: 515

Os nossos clientes e parceiros

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



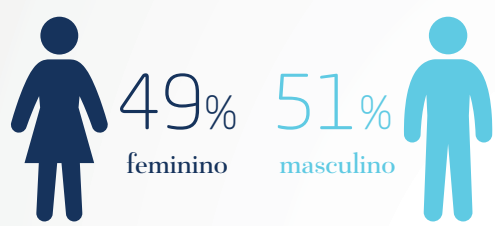
A nossa comunidade

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



As nossas pessoas

TRABALHADORES POR GÉNERO



A distribuição equilibrada entre mulheres e homens entre os nossos trabalhadores reflete o nosso compromisso com a diversidade e inclusão, fatores essenciais para um ambiente de trabalho inovador, colaborativo e representativo das diferentes perspetivas presentes na sociedade.

TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



A predominância de trabalhadores nos Açores evidencia a importância estratégica da região na operação da Azores Airlines e a forte ligação da empresa ao seu território de origem.

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

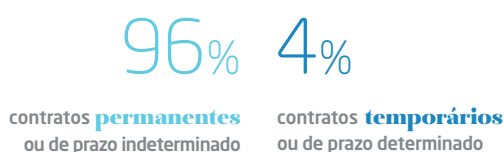
Trabalhadores por faixa etária	2025	2024	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	13	18	18
Geração X (1965-1984)	456	466	468
Geração Y (1985-1999)	306	293	235
Geração Z (a partir de 2000)	47	38	18
Geração Y em funções de liderança	16	18	10

O crescimento da presença da Geração Y e Z, incluindo a Y em funções de liderança, demonstra o investimento contínuo da companhia na renovação de competências, na inovação e no equilíbrio entre experiência e novas abordagens.

A diversidade etária promove a partilha de conhecimento entre gerações e enriquece a cultura organizacional.

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



A elevada percentagem de contratos permanentes reflete o compromisso da empresa com a estabilidade e segurança no emprego. Os contratos temporários permitem ajustar a capacidade às oscilações sazonais da atividade, assegurando flexibilidade operacional.

INDICADORES DE FORMAÇÃO

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	3.980	245	17	280
Volume de horas	26.371	1.462	2.852	1.800

A capacitação das equipas constitui um eixo central da estratégia de desenvolvimento da Azores Airlines. Em 2025, registou-se um aumento significativo no número de ações de formação e de formandos, consolidando o investimento na melhoria contínua das competências internas.



SATA saudável

Consultas médicas periódicas

403

ano 2024: 210
ano 2023: 385

Consultas médicas ocasionais

77

ano 2024: 43
ano 2023: 57

Consultas médicas de admissão

76

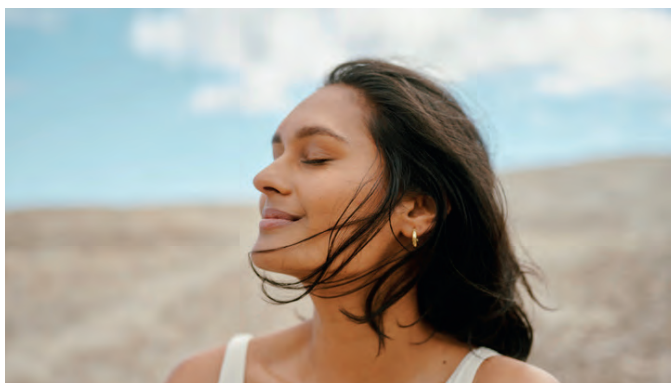
ano 2024: 98
ano 2023: 73



Programa SATA Saudável

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

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



Iniciativas de promoção da saúde e bem estar

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

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

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

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

Consultas de psicologia efetuadas¹

208

ano 2024: 310

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

Mitigação de riscos e promoção da saúde e bem estar

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

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

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

¹Valores referentes ao universo do Grupo SATA.

Os nossos clientes

Colocar o cliente no centro da operação é um dos pilares estratégicos da Azores Airlines. Em 2025, implementámos medidas que visam melhorar a eficiência, otimizar processos e reforçar a qualidade da experiência do passageiro.

9,4 MILHÕES
de visitas ao nosso site

249.608
chamadas atendidas
ano 2024: 206.760

121.727
emails tratados
ano 2024: 119.595

27.738
live chat e Messenger
ano 2024: 25.642

144.830
live Boot
ano 2024: 141.610

500.000
membros SATA IMAGINE
11% aumento
de membros
comparativamente
a 2024

Iniciativas de Promoção

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

Ações de Responsabilidade Social e Presença nos Mercados

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

Experiência do Passageiro

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

épocas festivas com pequenas ofertas e ações especiais que valorizam a experiência de quem viaja connosco.

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

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

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

43 Campanhas

70 Presenças em eventos



Carnaval



Visita de escolas



Participação nas
festas do Senhor
Santo Cristo dos
Milagres



Showcooking com
Agentes de Viagens



Natal



Redes Sociais

16.879
novos seguidores

f + 2.858

in + 2.908

ig + 11.113

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

f 1,51%

in 11,86%

ig 5,58%



Aniversário SATA



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)

264.170

ano 2024: 303.756

ano 2023: 250.028

Emissões por passageiro (gCO₂/PKM)

75

ano 2024: 77,4

ano 2023: 78,0

Fuel Viaturas (l)

2.483

ano 2024: 2.835

ano 2023: 2.574

Eletricidade (Kwh)

45.233

ano 2024: 281.926

ano 2023: 91.339

Resíduos (t)

1,6

ano 2024: 2,2

ano 2023: 2,3

Jet Fuel(t)

82.841

ano 2024: 95.540

ano 2023: 79.358



Desafios da aviação nas alterações climáticas

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

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

Embora o setor da aviação seja responsável apenas por 2% a 3% das emissões globais de CO₂ produzidas pela atividade humana, esta é das indústrias mais pressionadas no combate às alterações climáticas pelos *stakeholders*.

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

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

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

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

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

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



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

Resultados em 2025



Índices de Sustentabilidade

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

Reporte ESG

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

Revisão da Política de Sustentabilidade

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

Ecovadis

A SATA Internacional Azores Airlines obteve a Medalha de Bronze após a avaliação efetuada em 2025.

Apesar de ter havido um retrocesso na classificação, continuamos a trabalhar para que, numa próxima avaliação, possamos voltar à medalha de Prata e continuar a nossa jornada para alcançar a medalha de Ouro.

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



Os nossos compromissos

2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assessment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓



Certificação IEnvA

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

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

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



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

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

Revisão de Documentos IEnvA

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

2025

Reduzir 20% das emissões de CO₂/pkm (baseline 2005). ✓

2030

Reduzir 55% das emissões de CO₂/pkm (baseline 2005).

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

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.



Emissões GEE

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

Âmbito e categoria	Emissões de GEE 2023	Emissões de GEE 2024	Emissões de GEE 2025
A1 Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	-	-
A1 Combustíveis de fontes móveis (tCO ₂ e)	249.986	303.669,2	264.160,3
Frota terrestre (tCO ₂ e)	7,1	7,1	6,6
Frota aérea (tCO ₂ e)	249.979	303.662,1	264.153,7
A1 Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO ₂ e)	-	-	-
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO ₂ e)	249.986	303.669,2	264.160,3
A2 Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	42	87,1	9,9
A2 Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO ₂ e)	-	72,3	8,3
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO ₂ e)	42	87,1	9,9
Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO ₂ e)	-	44,9	26.465,7
Categoria 2 - Bens de capital	-	-	3.291,7
Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO ₂ e)	-	64.075,2	55.196,4
Categoria 4 - Transporte e distribuição a montante	-	-	445,7
Categoria 5 - Resíduos (tCO ₂ e)	-	0,0	0,4
Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO ₂ e)	-	175,3	102,6
Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO ₂ e)	-	542,6	556,6
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO ₂ e)	-	64.838,1	86.059,2
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>Market-based</i> (tCO ₂ e)	250.028	368.594,4	350.229,4
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>Location-based</i> (tCO ₂ e)	-	368.579,6	350.227,8

É possível observar uma diminuição das emissões dos âmbitos 1 e 2 face aos anos anteriores, consequência direta da redução do consumo de combustíveis e da maior eficiência operacional registada no período em análise.

Tal como ocorre no setor da aviação a nível internacional, é no âmbito 1 — correspondente aos combustíveis de fonte fixa e móvel — que se concentra a maior percentagem de emissões. Este predomínio é expectável, uma vez que a queima de combustível constitui a principal fonte de impacto climático das transportadoras aéreas, representando a parcela mais significativa da sua pegada de carbono.

A redução observada sugere, portanto, uma evolução positiva no desempenho ambiental da operação.

Intensidade carbónica

Scope 1

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

Emissões de carbono	2023	2024	2025
Passageiro quilómetro (gCO ₂ /PKM)	78,0	77,4	75,0

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 optimização do consumo de *Jet Fuel* e a renovação da frota são potenciadores da melhoria deste indicador.

	2023	2024	2025
Eficiência energética (l/100PKM)	3,09	3,06	2,96

Monitorização de Consumos

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

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

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 Regulamento ReFuelEU Aviation e em conformidade com os requisitos do mandato de incorporação de SAF nos aeroportos europeus, a Azores Airlines abasteceu um total de 550t de SAF ao longo do período reportado.

Esta utilização permitiu alcançar uma redução estimada de 1.738 tCO₂, contribuindo para metas europeias de descarbonização e para a diminuição da pegada carbónica associada às operações da companhia.



Sabia que...?

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

Manifesto da Aliança para a Sustentabilidade na Aviação

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

Este manifesto define a estratégia nacional para a sustentabilidade do

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



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

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



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

Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores



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

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



Compensação de carbono

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

24.826 tCO₂

ano 2024: 24.414 tCO₂
ano 2023: 1.301 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.

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.

93.368 tCO₂

ano 2024: 138.372 tCO₂
ano 2023: 106.956 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 2024: 0 tCO₂
ano 2023: 0 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 pelo Regulamento (UE) 2023/956, de 10 de maio de 2023, pretende impor um preço de carbono a determinadas mercadorias importadas para a União Europeia (UE), garantindo um preço de carbono equivalente entre esse produto importado e o mesmo produto produzido na UE, evitando desta forma o risco de fuga de carbono.

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



O ReFuelEU Aviation é um regulamento europeu que integra o pacote legislativo Fit for 55 e estabelece um quadro obrigatório para aumentar progressivamente a oferta e a utilização de SAF na UE, visando reduzir as emissões do ciclo de vida dos combustíveis.

O regulamento impõe uma obrigação de oferta aos fornecedores de combustível, requisitos de monitorização, reporte e verificação e regras operacionais para operadores e aeroportos, incluindo medidas para prevenção de tankering (prática de abastecer combustível em excesso para evitar reabastecimento no destino), bem como mecanismos de rastreabilidade e verificação dos critérios de sustentabilidade e das reduções de GEE.

Em 2025, a Azores Airlines procedeu à submissão do reporte regulamentar exigido pelo ReFuelEU Aviation, assegurando o cumprimento integral dos requisitos aplicáveis.

Na sequência do reporte ReFuelEU – sujeito a verificação externa – confirma-se que a Azores Airlines cumpriu plenamente esta obrigação, atingindo mais de 90% de abastecimento anual nos aeroportos da União Europeia durante o período de reporte. Este desempenho demonstra a conformidade da companhia com o mandato europeu, contribuindo para a redução de emissões associadas ao transporte de combustível adicional e para uma operação mais eficiente e ambientalmente responsável.

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.

Redução de Resíduos a bordo

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

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

Materiais mais sustentáveis a bordo

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

Sustainable Cabin

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

Buy on Board

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

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

Resíduos encaminhados¹

1,6 t

ano 2024: 2,2 t

ano 2023: 2,3 t

Resíduos não perigosos

0,46 t

ano 2024: 0,78 t

ano 2023: 1,06 t

Valorização de resíduos

50%

ano 2024: 100%

ano 2023: 100%

Resíduos perigosos

1,17 t

ano 2024: 1,42 t

ano 2023: 1,27 t

Embalagens primárias colocadas no mercado

4,8 t

ano 2024: 11,9 t

ano 2023: 11,0 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



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

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

O Sistema de Etiquetas de Emissões de Voos da UE (FEL) pretende aumentar a confiança dos consumidores e facilitar o comércio transfronteiriço, especialmente para as pequenas e médias empresas. Permite que os passageiros façam escolhas informadas ao reservar voos, contribuindo para a redução dos impactos ambientais da aviação. O FEL basear-se-á em dados fiáveis, harmonizados e fidedignos, apresentados num formato de fácil compreensão, sobre os impactos da aviação, estabelecendo limites claros para as alegações ambientais. A legislação visa proteger os consumidores da prática de greenwashing e permitir-lhes tomar decisões de compra informadas com base em alegações ambientais credíveis.

Electronic Flight Bag

O *Electronic Flight Bag* (EFB) é um recurso tecnológico que permite a digitalização de toda a documentação da operação do voo. Estima-se a redução de 51kg a bordo, o que significa uma redução de consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e consequentemente diluição da emissão 165.500kg 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). Em 2025, 264 trabalhadores receberam formação nos domínios acima enunciados.

Gestão Ambiental

A formação em matéria de Gestão Ambiental é materializada com recurso a uma plataforma em formato *e-learning*. Esta nova abordagem garante a abrangência a todas as categorias profissionais de forma mais eficiente.

Capacitação Interna

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

Dia Internacional da Baleia

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

Dia Internacional das Florestas

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

Dia Mundial da Terra

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

Dia Mundial do Ambiente Dia Mundial dos Oceanos

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

Dia Nacional da Sustentabilidade

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

Dia da Floresta Autóctone

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



Desempenho

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

Desempenho

Taxa de ocupação (load factor)

82%

ano 2024: 82%
ano 2023: 82%

Lugares oferecidos (lof)

1.985.285

ano 2024: 2.064.666
ano 2023: 1.745.368

Passageiros transportados (pessoas)

1.618.869

ano 2024: 1.696.836
ano 2023: 1.444.969

EBITDA¹ (milhares de €)

21.515

ano 2024: -691
ano 2023: 21.554

Resultado líquido (milhares de €)

-53.873

ano 2024: -71.198
ano 2023: -26.084

Número de voos (voos)

11.488

ano 2024: 11.705
ano 2023: 9.700

Dívida líquida² (milhões de €)

498,9

ano 2024: 422,2
ano 2023: 377,9

Gastos em Combustível (milhares de € | custos³ %)

65.663 | 23%

ano 2024: 85.666|25%
ano 2023: 76.951|29%

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

² Não considera passivos de locação.

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

Enquadramento Macroeconómico

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

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

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

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

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

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

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

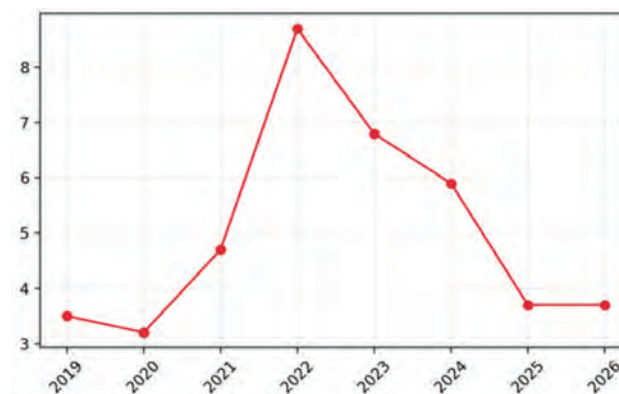
PIB Mundial (var % YoY) 2019 - 2026¹



Evolução de Taxas de Inflação²



Inflação global (média anual, %) 2019-2026¹



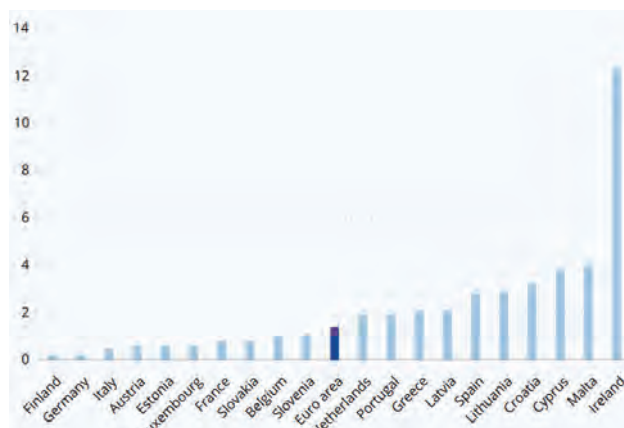
¹ Fonte: IMF World Economic Outlook

² Fonte: www.oecd.org.

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

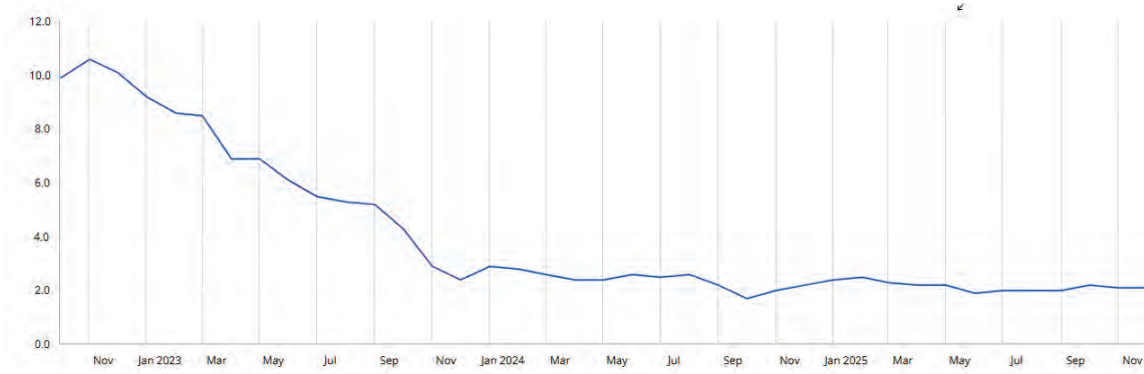
Em 2026, o crescimento do PIB da zona euro deverá situar-se entre 1,0% e 1,4%, beneficiando da política monetária mais favorável, mas vulnerável a riscos externos, como recrudescimento de tensões geopolíticas, fragmentação do comércio global, volatilidade nos mercados financeiros e energéticos e pressões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

PIB 2025 Zona EURO¹



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

Variação Inflação Zona EURO¹



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

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

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

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

¹ Fonte: www.ecb.europa.eu

²Fonte: www.exchange-rates.org

Setor do Transporte Aéreo

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

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

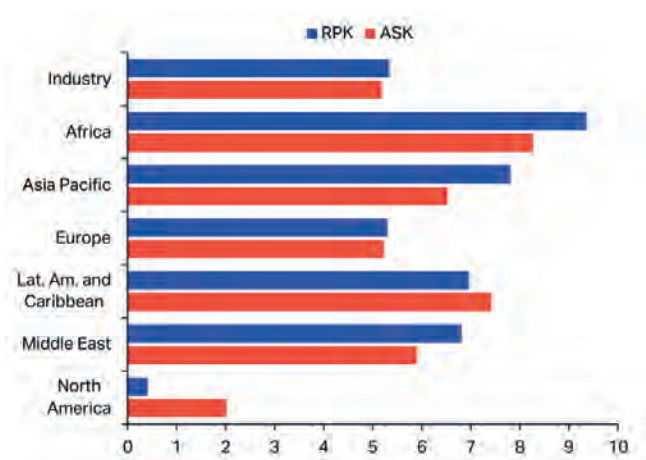
Em 2025, o transporte aéreo de passageiros consolidou a fase de normalização pós-pandemia, registando um crescimento global de 5,3% em RPK (Revenue Passenger Kilometres), em linha com a expansão da capacidade (+5,2% em ASK). Esta evolução permitiu alcançar um Passenger Load Factor médio de 83,6%, o valor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

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

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

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

Crescimento RPK/ASK 2025 por região¹

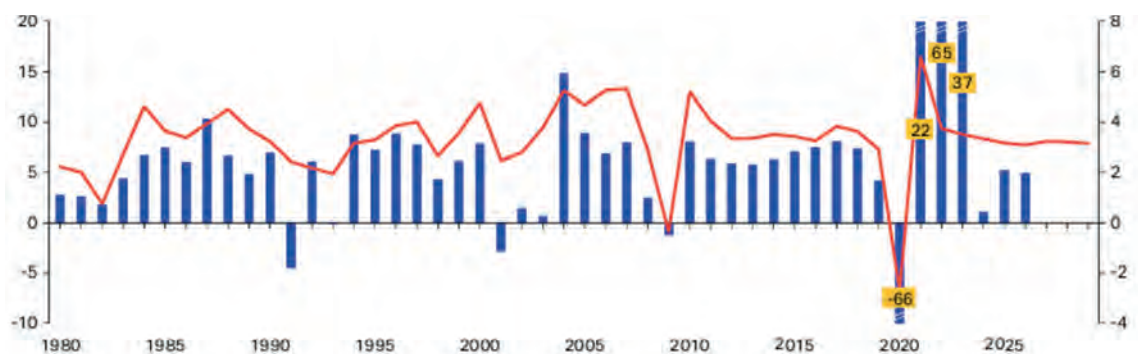


Adicionalmente, fatores como pressões salariais persistentes e escassez de mão de obra qualificada e o aumento das exigências regulatórias e dos investimentos associados à transição energética e à sustentabilidade ambiental evidenciam a elevada exposição e sensibilidade das transportadoras aéreas a choques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

Transportadoras aéreas enquanto agentes mais expostos ao risco setorial

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

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

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

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

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

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

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

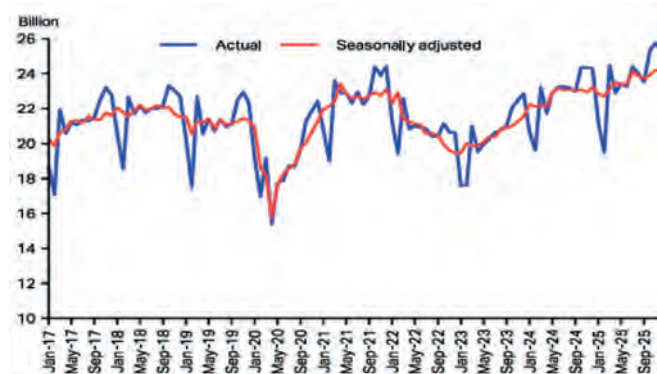
Embora estas políticas sejam essenciais para a transição energética do setor, a sua implementação representa um impacto financeiro direto e assimétrico para as transportadoras aéreas, dada a ainda reduzida disponibilidade e o elevado custo do SAF, atualmente várias vezes superior ao combustível convencional.

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

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

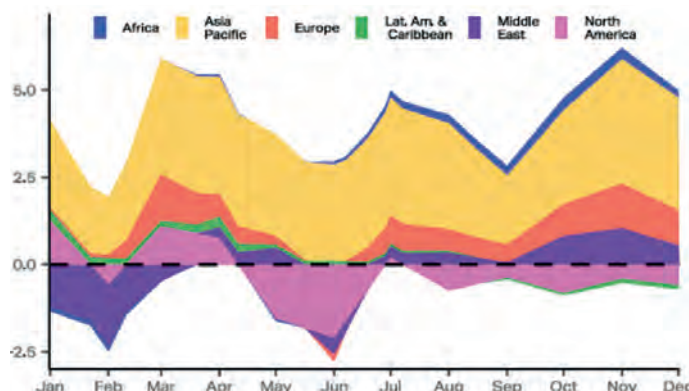
O segmento de carga aérea apresentou em 2025 um desempenho globalmente resiliente. No conjunto do ano, a procura medida em CTK cresceu cerca de 3,4%, refletindo uma trajetória de crescimento mais contida e seletiva do que no segmento de passageiros.

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

Evolução plurianual da procura (mil milhões CTK)¹

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

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

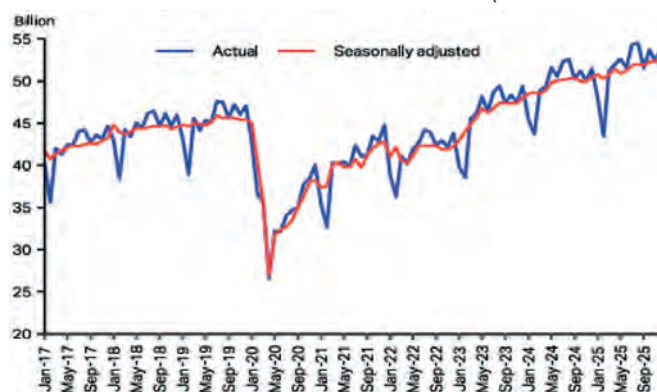


O tráfego internacional reforçou o seu peso relativo, crescendo acima do total do mercado, enquanto o segmento doméstico permaneceu mais estável. Regionalmente, a Ásia Pacífico afirmou-se como o principal motor do crescimento da carga aérea, com desempenhos robustos ao longo do ano, enquanto África manteve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

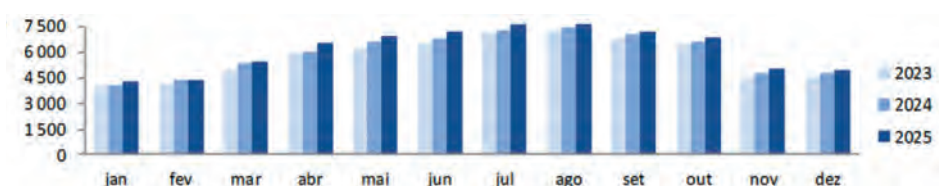
Do lado da oferta, a capacidade de carga cresceu de forma próxima da procura, permitindo uma estabilidade global dos load factors (45,7%), o que aponta para um mercado relativamente equilibrado. Observou-se ainda uma continuação da recomposição entre carga em porção (*belly cargo*) e cargueiros dedicados,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

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

Evolução plurianual da capacidade oferecida¹ (mil milhões ACTK)

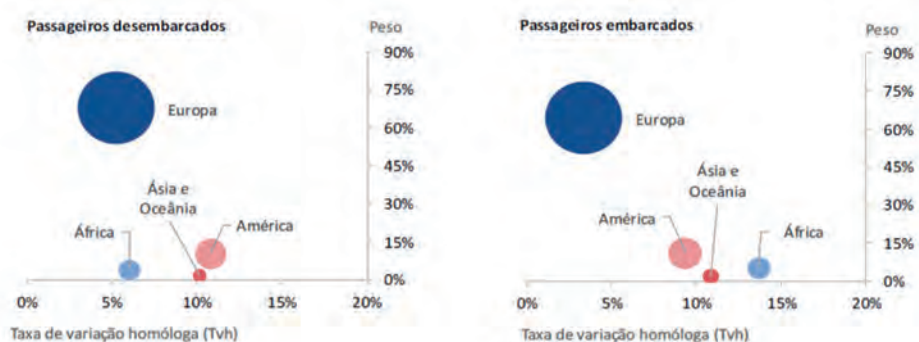


Evolução passageiros movimentados 2023-2025²



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

Tráfego internacional nos aeroportos nacionais 2025 (% var. homóloga)²



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

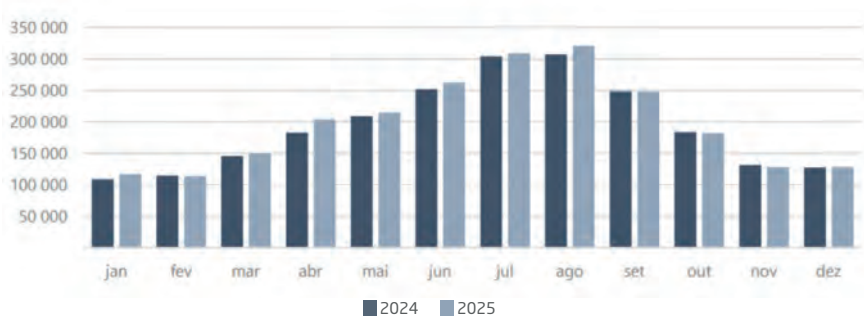
¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

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

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

De acordo com dados oficiais do SREA, 2025 confirmou um novo máximo histórico no número de passageiros transportados por via aérea na Região Autónoma dos Açores. No conjunto do ano, desembarcaram mais de 2,37 milhões de passageiros nos aeroportos da Região, o que representa um crescimento homólogo de 2,6% face a 2024, correspondendo a mais cerca de 59,5 mil passageiros

Passageiros desembarcados nos aeroportos regionais 2025 (% var homólogo)¹



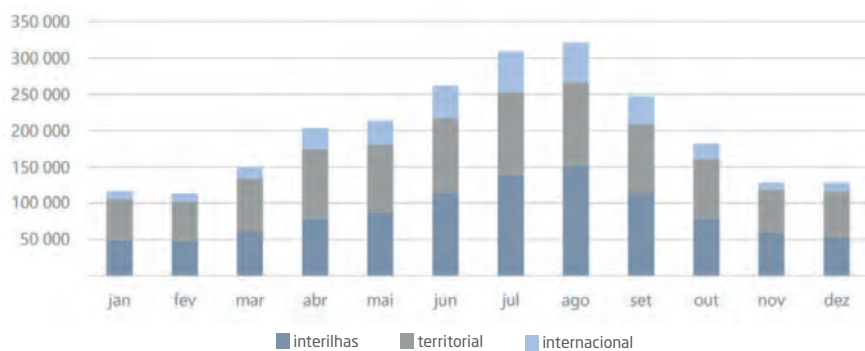
O transporte aéreo assume um carácter estrutural e insubstituível na Região Autónoma dos Açores, assegurando a mobilidade de pessoas e bens, a coesão territorial do arquipélago e a ligação da Região ao exterior.

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

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

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

Passageiros desembarcados nos aeroportos regionais 2025 (por tipo de voo)¹



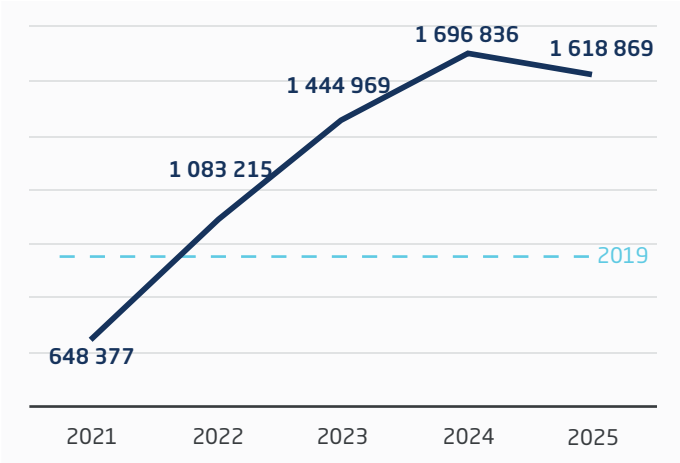
¹ Fonte: srea.azores.gov.pt



Evolução do segmento de negócio

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

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



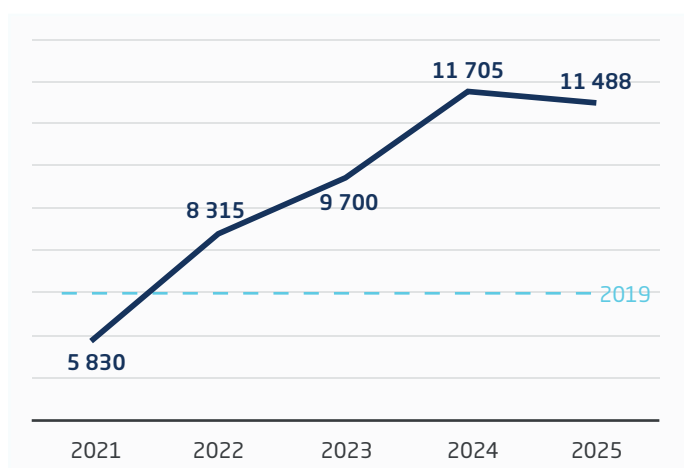
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

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

82%

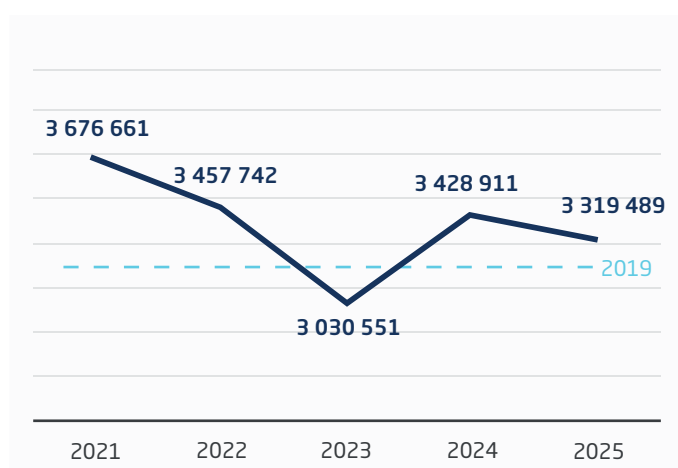
load factor

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



NÚMERO DE VOOS

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



CARGA E CORREIO (Kg)

O segmento de carga e correio totalizou 3.319 toneladas em 2025, um ligeiro decréscimo face a 2024 (3,2%), mas mantendo volumes estáveis quando comparados com a média da série 2021-2023.

Apesar de os valores se apresentarem abaixo do pico registado durante o período pandémico, em que o transporte de carga assumiu uma relevância acrescida, o desempenho de 2025 confirma a continuidade de uma procura sólida e coerente com o perfil das rotas operadas.

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

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

Análise de resultados

Ganhos operacionais

Em 2025, os Ganhos Operacionais ascenderam a 307,7 milhões de euros, registando uma redução de 8% face a 2024 (-28 milhões de euros), após um crescimento de 18% em 2024 face a 2023.

A rubrica de Vendas e Serviços Prestados totalizou 306,9 milhões de euros em 2025, traduzindo se numa quebra de 7% face a 2024 (-24 milhões de euros), após um crescimento de 18% entre 2023 e 2024.

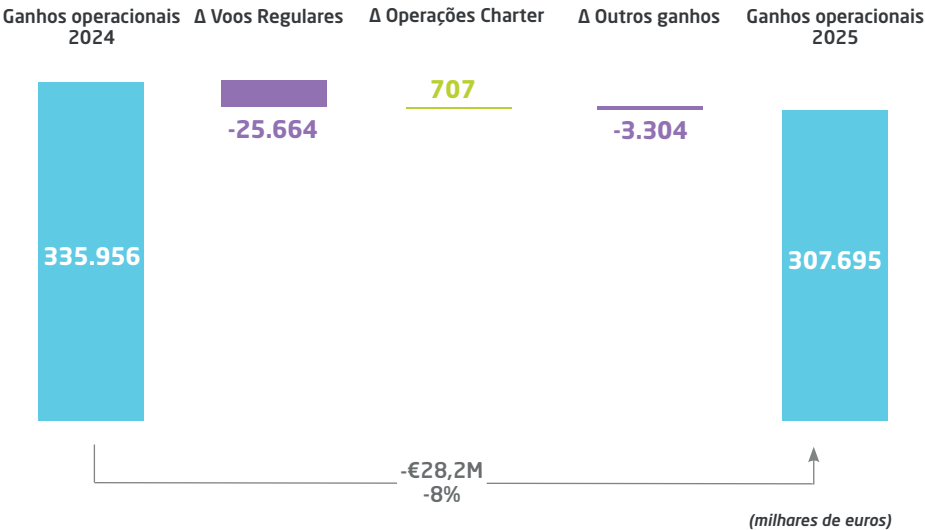
Esta redução resulta maioritariamente do mercado de voos regulares, responsável por uma variação negativa de 25,7 milhões de euros, destacando se o mercado externo, com uma diminuição de 23,4 milhões de euros e o mercado interno, com uma redução mais moderada de 2,3 milhões de euros.

Em sentido contrário, o mercado charter apresentou um desempenho positivo, com um crescimento de cerca de 0,7 milhões de euros face a 2024, correspondente a um aumento aproximado de 10%, atenuando parcialmente o impacto negativo observado nos voos regulares.

A rubrica de Outros Ganhos registou em 2025 um montante de 0,8 milhões de euros, evidenciando uma redução significativa de 84% face a 2024 (-4,1 milhões de euros), após valores excecionalmente elevados nos dois exercícios anteriores.

milhares de euros	2025	2024	2023	Δ% 24	Δ% 23
Vendas e serviços prestados	306.901	331.097	280.784	-7%	9%
Outros ganhos	794	4.859	4.823	-84%	-83%
Ganhos operacionais	307.695	335.956	285.606	-8%	8%

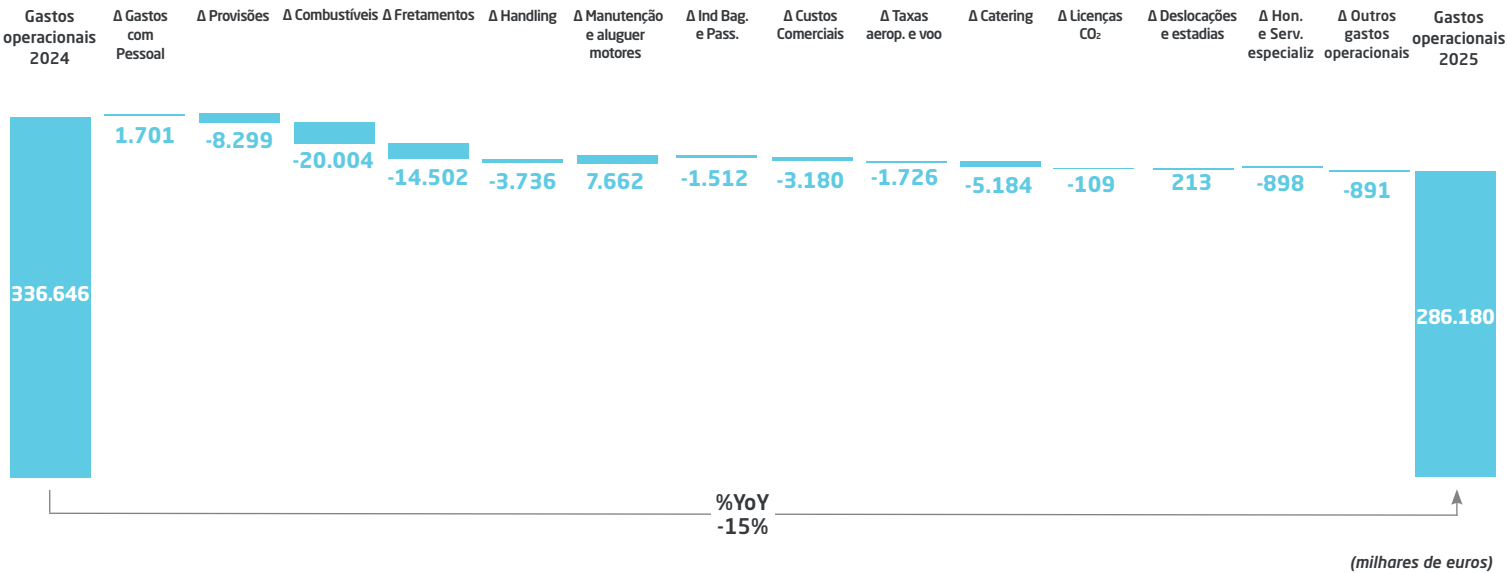
*Não considera imparidades (critério EBITDA).



Gastos operacionais¹

O exercício de 2025 ficou marcado pela normalização da operação, após um período de crescimento acelerado, refletido numa redução da atividade operacional, com -2% de voos realizados, -6% de block hours e -14% de combustível consumido face ao ano de 2024.

Este enquadramento teve impacto direto na evolução dos gastos operacionais, que registaram uma diminuição global de 15% face ao exercício anterior, em cerca de 50 milhões de euros.



Neste enquadramento, reflexo de uma abordagem mais contida ao nível da oferta e menor intensidade operacional, destacam-se variações, face a 2024, nas rubricas de Combustível, com uma redução de cerca de 20 milhões de euros, em taxas aeroportuárias, com menos de 2 milhões de euros e Custos comerciais, (incluindo distribuição, comunicação e comissões) com uma redução de cerca de 3 milhões de euros.

A rubrica de Fretamentos, regista em 2025 uma diminuição de cerca de 15 milhões de euros, reflexo da menor necessidade de capacidade suplementar de frota comparativamente ao verificado em

2024. A rubrica de Manutenção e aluguer de motores apresenta um acréscimo de aproximadamente 8 milhões de euros, associado à frota A321, em particular aos motores LEAP, refletindo maiores exigências e desenvolvimentos técnicos em conjunto com o fabricante e intervenções concentradas neste segmento da frota da Azores Airlines.

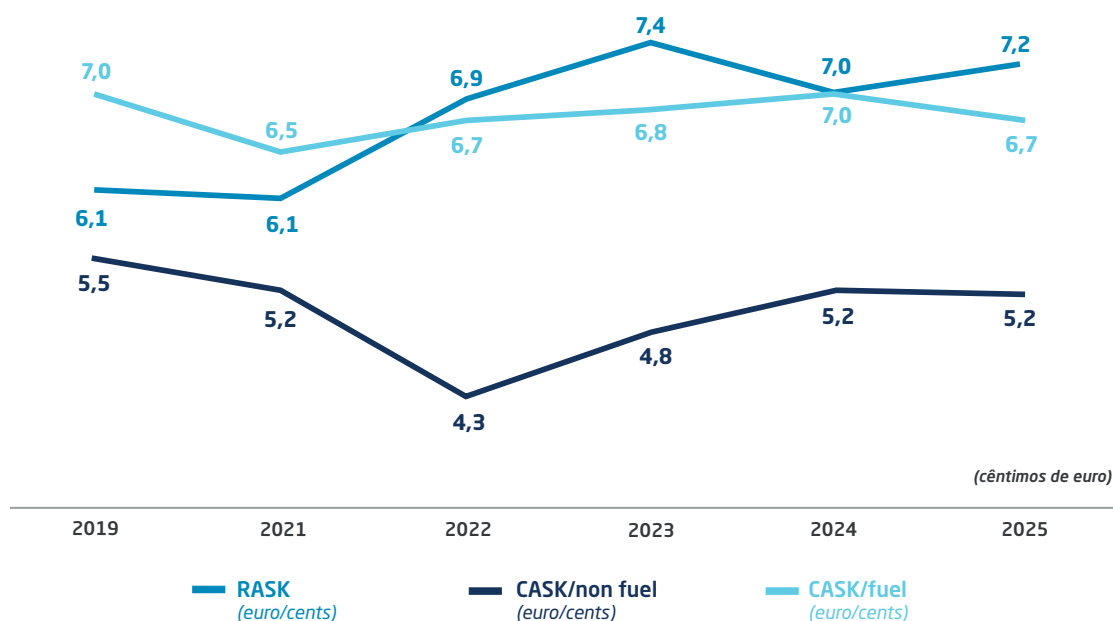
No que diz respeito à rubrica de Catering, a implementação de um programa de venda de refeições a bordo no final do 1º. Trimestre de 2025 permitiu reduzir os custos diretos desta rubrica em cerca de 5 milhões de euros comparativamente ao verificado no ano anterior.

Fora do enquadramento estritamente operacional, a rubrica de Provisões evidencia, em 2025, uma redução face ao período homólogo de cerca de 8,3 milhões de euros, essencialmente decorrente da reversão parcial da provisão anteriormente constituída no âmbito do processo Hifly, na sequência da evolução positiva do processo negocial entretanto encetado.

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

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

custos e na otimização da performance financeira.

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

A análise evolutiva dos indicadores no horizonte 2019-2025 evidência uma contenção estrutural do CASK, em particular do CASK non fuel, que registou um mínimo em 2022 (4,3 c€/ASK), reflexo dos efeitos combinados de ajustamentos operacionais, racionalização de custos e ganhos de eficiência, ainda que com alguma normalização nos exercícios subsequentes. Em 2025, o CASK total situa-se em 6,7 c€/ASK, evidenciando uma redução face a 2024, suportada sobretudo por fatores operacionais e

por uma maior estabilização dos custos, enquanto o CASK non fuel se mantém estabilizado nos 5,2 c€/ASK, sinalizando uma maior disciplina nos custos excluindo combustível, apesar de pressões estruturais associadas a recursos humanos, manutenção e frota.

Do lado da criação de receita, o RASK apresenta uma evolução globalmente positiva, com particular destaque para o período pós 2022, atingindo 7,2 c€/ASK em 2025. Esta evolução reflete uma combinação favorável de melhor gestão comercial, ajustamento da capacidade, evolução da yield e recuperação da procura, permitindo mitigar os efeitos de volatilidade nos custos.

Em termos globais, a convergência entre controlo de custos unitários e reforço do RASK traduz-se numa melhoria sustentada da eficiência operacional e da robustez económica da operação, constituindo um sinal positivo quanto à trajetória de médio prazo da Azores Airlines.

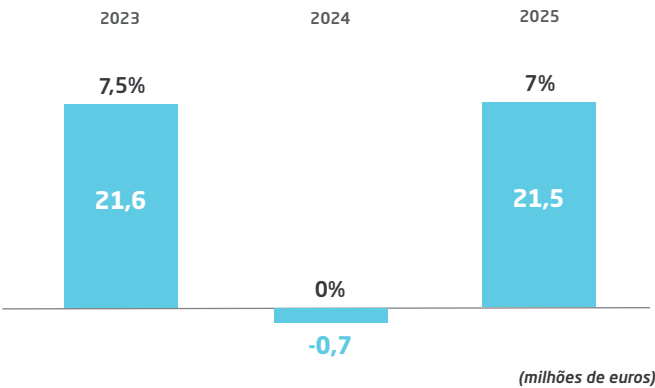
¹ Para cálculo de CASK são considerados os gastos de acordo com o critério de EBITDA.

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

EBITDA e Margem EBITDA

No seguimento da evolução de rendimentos e gastos operacionais, ambos determinantes para o apuramento do EBITDA, a Azores Airlines registou em 2025 um EBITDA positivo de 21,5 milhões de euros, representando uma melhoria muito significativa face a 2024, exercício em que o indicador se situou em -0,7 milhões de euros.

Esta variação homóloga favorável resulta, por um lado, de uma base de receitas ainda robusta, apesar de inferior ao exercício anterior, refletindo um ajustamento deliberado da oferta, e, por outro, de uma redução expressiva dos custos operacionais em cerca de 50 milhões de euros face a 2024. Este comportamento evidencia o impacto positivo das medidas de racionalização de capacidade, contenção de custos e maior disciplina operacional implementadas ao longo do exercício.



O desempenho alcançado traduz uma recuperação clara da rentabilidade operacional, reforçando a capacidade da Azores Airlines em gerar resultados operacionais positivos antes de amortizações, provisões e encargos financeiros, e constituindo

um sinal relevante de melhoria da sustentabilidade económico financeira da operação no contexto do seu processo de estabilização e consolidação.

EBIT

Ao nível do EBIT/Resultado Operacional, o exercício de 2025 apresenta um valor negativo de 27,5 milhões de euros, embora substancialmente melhor do que o registado em 2024 (-55,2 milhões de euros). Esta evolução positiva resulta, em grande medida, da melhoria do EBITDA, mitigada pelo impacto relevante dos gastos “não caixa”, como depreciações e amortizações, reflexo de uma estrutura de ativos intensiva em capital característica do setor do transporte aéreo.

Em termos globais, a evolução do EBIT evidencia uma trajetória de melhoria consistente da performance operacional, suportada pela recuperação do EBITDA e pela redução de impactos extraordinários, ainda que condicionada pelo peso estrutural

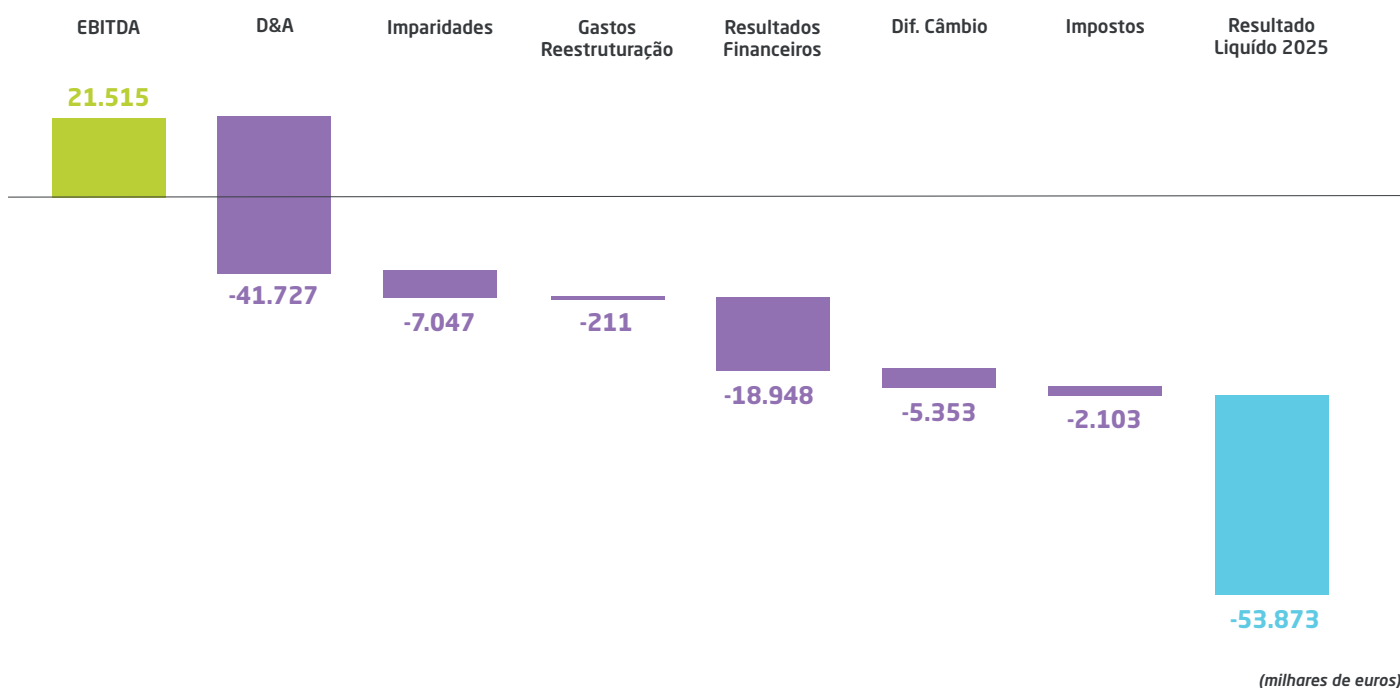
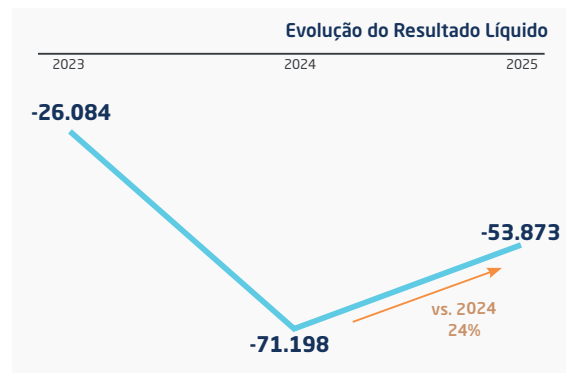
EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2025	2024	2023
EBITDA	21.515	-691	21.554
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-41.727	-43.685	-30.254
Gastos de Reestruturação	-211	-5.893	-4.416
Imparidades	-7.047	-4.965	4.962
EBIT/Resultado Operacional	-27.470	-55.234	-8.154

das amortizações e ajustamentos de valor. Este enquadramento confirma os progressos alcançados ao nível da eficiência operacional, mantendo como desafio central a consolidação da rentabilidade operacional plena no médio prazo.

Análise de resultados

Resultado Líquido

No seguimento da evolução registada ao nível do EBIT, o Resultado Líquido de 2025 fixou-se em 53,9 milhões de euros, evidenciando uma melhoria significativa face a 2024, em que se registou um prejuízo de -71,2 milhões de euros, o que representa uma variação homóloga favorável de aproximadamente 17,3 milhões de euros.



Esta evolução positiva é sustentada, em primeira linha, pela recuperação do EBITDA, que atinge 21,5 milhões de euros, reflexo dos ganhos alcançados ao nível da eficiência operacional, do controlo de custos e capacidade de monetização da operação. Contudo, o impacto favorável do desempenho operacional é largamente absorvido por componentes de natureza estrutural e financeira ao longo da cascata de formação do resultado.

Com efeito, os gastos “não caixa” associados a depreciações e amortizações, no montante de 41,7 milhões de euros, continuam a assumir um peso

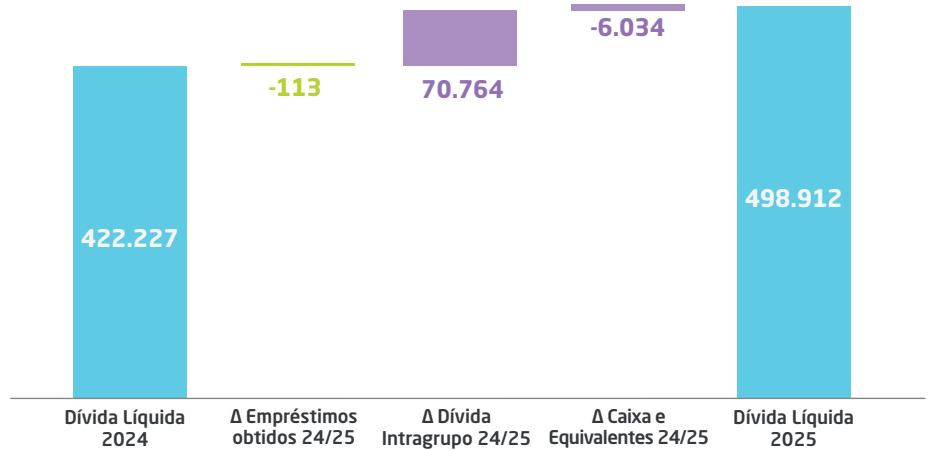
determinante, refletindo a intensidade de capital da atividade e a estrutura da frota. Adicionalmente, os registos de imparidades (7 milhões de euros) e, ainda que de forma residual em 2025, os gastos de reestruturação, contribuem negativamente para o resultado.

A estes efeitos acrescem os resultados financeiros, penalizados por encargos com financiamento e os impactos cambiais, num contexto de exposição a moeda estrangeira característica do setor, bem como o efeito fiscal apurado no exercício, conforme evidenciado no gráfico de reconciliação para o Resultado Líquido.

Em termos globais, o Resultado Líquido de 2025 confirma uma trajetória de recuperação gradual e consistente, alinhada com a melhoria do desempenho operacional já refletida no EBITDA e no EBIT, ainda que permanecendo condicionado por fatores estruturais e financeiros. Este enquadramento reforça os progressos alcançados no exercício, mantendo como prioridade estratégica a continuação da redução do prejuízo líquido e a consolidação da sustentabilidade económica financeira no médio prazo.

Dívida Líquida

Durante o exercício de 2025, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 18%, correspondente a cerca de 77 milhões de euros, fruto do impacto negativo do aumento da dívida intra-grupo e redução de 6 milhões de euros na rubrica de disponibilidades.



(milhões de euros)

Fornecedores

Em 2025, a Azores Airlines reforçou o esforço de otimização da sua relação com os principais parceiros, refletindo-se numa melhoria de cerca de 10 milhões de euros no saldo da rubrica de fornecedores em relação ao período homólogo. Esta evolução positiva resultou da implementação das medidas previstas

no Plano de Sustentabilidade Financeira desenvolvido em 2024, orientado para a inversão da tendência de performance financeira negativa, contribuindo para o reforço da credibilidade da Companhia e para uma gestão mais equilibrada das relações comerciais.

Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2025 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da Azores Airlines, cujo valor era a 31 de dezembro de 2025 de -490 milhões de euros.

Sobre o relatório

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

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

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

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

Verificação externa

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

Contactos

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



Glossário

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

AZEA Aliança Zero Emissões para a Aviação.

BCE Banco Central Europeu.

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

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

CELE Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

CO₂ Dióxido de Carbono.

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

EBIT Earnings Before Interest and Taxes.

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

EPD Encarregado de Proteção de Dados.

ERA European Regional Airlines Association.

ESG Environmental, Social, and Corporate Governance.

ETS Emissions Trading System.

FUEL Combustível.

GEE Gases com Efeito de Estufa.

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

GSE Ground Support Equipment.

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

HICO Índice harmonizado de preços no consumidor.

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

ICOP IATA Carbon Off set Program.

IEEnvA Environmental Assessment Program.

INE Instituto Nacional de Estatística.

IFRS International Financial Reporting Standards.

Jet fuel Combustível para aviões.

Load Factor Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

ODS Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

ONG Organização privada sem fins lucrativos.

OPEP Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

OSP Obrigações de serviço público.

PIB Produto Interno Bruto.

p.p. Pontos percentuais.

R.A.A. Região Autónoma dos Açores.

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

RSU Resíduos sólidos urbanos.

SAF Sustainable Aviation Fuel.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SPER Setor Público Empresarial Regional.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

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

SUP Plástico de utilização única.

t CO_{2e} Toneladas de CO₂ equivalente.

UE União Europeia.



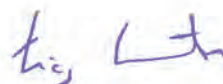
Aplicação de Resultados

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA 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 53.873.388,39 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 19 de maio de 2026

Conselho de Administração



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Bernardo António Oliveira
(Administrador)



Anexos

Relato da Taxonomia Ambiental
Metodologias
Anexos financeiros

Relato da Taxonomia Ambiental FY 2025

Enquadramento

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

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

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

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

Análise de elegibilidade

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

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

	Valor total do KPI (€)	Proporção das atividades económicas elegíveis para a taxonomia (%)	Proporção das atividades económicas não elegíveis para a taxonomia (%)
Volume de Negócios	306.900.934	98	2
Capex	42.125.793	100	0

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

Em 2025, o denominador da proporção do volume de negócios ascendeu ao valor de 306.900.934€ que corresponde ao total das vendas e prestações de serviços apresentado na demonstração de resultados consolidada. O volume de negócios considerado como elegível corresponde ao valor associado à “exploração aérea - voos regulares”. O detalhe das vendas e prestações de serviços pode ser consultado nas notas 3.18 e 25 do anexo às demonstrações financeiras.

Em 2025, o denominador da proporção do Capex ascendeu ao valor de 42.125.793€ que corresponde aos acréscimos efetuados aos ativos fixos tangíveis, intangíveis e ativos sob direto de uso. O Capex considerado como elegível corresponde ao valor associado às adições efetuadas no âmbito dos transportes aéreos. O detalhe dos ativos mencionados pode ser consultado nas notas 3.2, 3.3, 6 e 7 do anexo às demonstrações financeiras.

Próximos passos na aplicação da Taxonomia

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



Metodologias

Notas metodológicas gerais

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

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

Dados de atividade (DA)

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

Fator de emissão (FE)

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

Potencial de Aquecimento Global (PAG)

- Sempre que possível e relevante, os diferentes gases com efeito de estufa, identificados pelo Protocolo de Quioto, foram considerados, nomeadamente: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), hidrofluorcarbonetos (HFCs), perfluorcarbonetos (PFCs) e hexafluoreto de enxofre (SF₆). Para a quantificação das

emissões de cada GEE, foi considerado o respetivo fator de Potencial de Aquecimento Global (*Global Warming Potential - GWP*). Os fatores GWP são aplicados para diferentes GEE de modo a converter a quantidade do GEE numa unidade comum - o Dióxido de Carbono Equivalente (CO₂e). A unidade "CO₂e" consolida e expressa a quantidade total de emissões de GEE.

- Na metodologia de cálculo de emissões de âmbito 1 e 2 utilizada foram considerados os valores dos GWP que constam no *IPCC Fifth Assessment Report (AR5)*, a 100 anos. Os valores utilizados são os seguintes: CO₂ - 1; CH₄ - 28; N₂O - 265.

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

Metodologias usadas para o cálculo ou medição de emissões

Combustíveis (equipamentos fixos)

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

Metodologia de cálculo das emissões: Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados físicos. Para o cálculo das emissões, foram aplicados os fatores de conversão (densidade e poder calorífico inferior) e os fatores de emissão presentes no *National Inventory Document* (NID) 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. No caso específico do consumo de gasóleo em fontes estacionárias, foi utilizado o único fator de emissão disponibilizado pelo NID para este tipo de combustível, correspondente à categoria de caldeiras médias, por ser a única tecnologia prevista para fontes estacionárias a gasóleo neste documento. Os fatores de emissão presentes no NID incluem CO₂, CH₄ e N₂O, permitindo assim o cálculo das emissões fósseis totais. Para o Potencial de Aquecimento Global (GWP), foram utilizados os valores do *Assessment Report 5* (AR5) do *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo GHG Protocol, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões.

Combustíveis (fontes móveis)

Metodologia para recolha de dados (Frota terrestre):

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

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

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

- Para o cálculo das emissões associadas à **frota terrestre**, foram aplicados os fatores de conversão (densidade e poder calorífico inferior) e os fatores de emissão presentes no *National Inventory Document* 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. No caso específico do gasóleo utilizado pela frota, foi aplicado o fator de emissão correspondente a veículos de passageiros de segmento médio com norma Eur 4 (veículos registados a partir de 2006). Esta opção constitui a abordagem mais conservadora e, simultaneamente, a que melhor reflete o perfil real das frotas das empresas. Os fatores de emissão presentes no NID incluem CO₂ fóssil, CO₂ biogénico, CH₄ e N₂O. Assim, foram calculadas separadamente as emissões fósseis (CO₂ fóssil, CH₄ e N₂O) e as emissões biogénicas (CO₂ biogénico). As emissões biogénicas decorrem da combustão da fração de biocombustível presente nos combustíveis utilizados pela frota, sendo estas emissões reportadas separadamente do restante inventário. Para o Potencial de Aquecimento Global (GWP), foram utilizados os valores do *Assessment Report 5* (AR5) do *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo *GHG Protocol*, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões.

- Para o cálculo das emissões associadas à **frota aérea**, foi necessário selecionar fatores de emissão para *Jet Fuel* e *Sustainable Aviation Fuel* (SAF). O fator de emissão de CO₂ para o *Jet Fuel* foi o mesmo utilizado para o cálculo das emissões de CO₂ para efeitos do CELE. Quanto aos restantes fatores de emissão, dado que não existem, até ao momento, fatores de emissão nacionais aplicáveis à realidade portuguesa, recorreu-se à base de dados da DEFRA para selecionar o fator de emissão para *Jet Fuel*, que disponibiliza fatores de emissão para CH₄ e N₂O. Foi selecionado o fator de emissão correspondente a *Aviation Turbine Fuel*. No caso do SAF, e com base na informação disponibilizada pela entidade operadora, foi considerado combustível produzido a partir de *Used Cooking Oil* (UCO), inteiramente de origem vegetal, conforme evidenciado pelos certificados de sustentabilidade associados ao combustível adquirido. Estes certificados atestam o cumprimento dos critérios de sustentabilidade e a ausência de carbono de origem fóssil, pelo que se assumiu que as emissões fósseis associadas à combustão do SAF (CO₂ fóssil, CH₄ e N₂O) são nulas. Para contabilizar as emissões biogénicas de CO₂ associadas ao SAF, recorreu-se também à base de dados da DEFRA. Estes valores devem ser reportados separadamente, conforme orientado pelo *GHG Protocol*.

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

Emissões fugitivas

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

Consumo de eletricidade nas instalações e veículos elétricos

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

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

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

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

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

Âmbito 1

Âmbito 2

Metodologias

Categoria do Âmbito 3	Dados de atividade
Emissões a montante	
Categoria 1 - Compra de bens e serviços	Tipologia da informação: • Foram fornecidos dados financeiros (€) para a aquisição de produtos e serviços. Pressupostos utilizados: • Foram desconsiderados determinados custos por não constituírem uma fonte de emissão ou por já se encontrarem refletidos noutras categorias, nomeadamente custos de energia e combustíveis, transportes e logística, alojamento e estadias de tripulações, alugueres e rendas de espaços, viaturas ou equipamentos, licenças, quotas, inscrições e subscrições, taxas, impostos e encargos administrativos, regulatórios, aeroportuários e ambientais, serviços de handling, comissões comerciais e custos internos intra-grupo. • Foram excluídos custos referentes a períodos anteriores ou posteriores a 2025. • Foram excluídos os custos associados a bens de capital já considerados na respetiva categoria.
Categoria 2 - Bens de capital	Tipologia da informação: • Foram fornecidos dados financeiros (€) para a aquisição de bens de capital.
Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2)	Metodologia para recolha de dados: • Os dados de atividade foram obtidos nos âmbitos 1 e 2. Tipologia da informação: • Foram considerados dados físicos tanto para os consumos de combustíveis (litros e toneladas) como para a aquisição de eletricidade (kWh).
Categoria 4 - Transporte e distribuição a montante	Metodologia para recolha de dados: • O Grupo SATA não conseguiu obter dados físicos relativos ao transporte a montante dos produtos adquiridos. Deste modo, os custos de transporte - nomeadamente de materiais e mercadorias - identificados na categoria “Compra de bens e serviços” foram alocados a esta categoria. Tipologia da informação: • Foram fornecidos dados financeiros para os transportes dos produtos (€). Pressupostos utilizados: • Com base no fornecedor e na descrição de produto a ser transportado, foi necessário assumir a tipologia de transporte utilizada (terrestre, marítimo ou aéreo).

Metodologia de cálculo das emissões	Fatores de emissão	Percentagem de emissões calculadas utilizando dados primários obtidos dos fornecedores
Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados financeiros, expressos em diferentes moedas. Deste modo, procedeu-se à conversão das unidades monetárias (CAD, CHF, GBP e USD) para euros (EUR), utilizando os fatores de conversão do Banco de Portugal. Para o cálculo das emissões, os dados de atividade foram multiplicados pelo fator de emissão adequado, considerando a tipologia de produto ou serviço adquirido.	Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros: • Base de dados da Open CEDA.	0%
Os dados de atividade foram multiplicados por um fator de emissão apropriado, considerando a tipologia de bem de capital adquirido.	Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros: • Base de dados da Open CEDA.	0%
No cálculo das emissões associadas às atividades de extração, refinação e transporte de combustível, os dados de atividade referentes ao consumo de combustíveis em equipamentos fixos e na frota foram multiplicados pelos fatores de emissão correspondentes a cada tipo de combustível (gasóleo, jet fuel ou SAF), estimando-se assim as emissões a montante dos combustíveis. No cálculo das emissões associadas à aquisição de eletricidade, os dados de atividade referentes aos consumos de eletricidade das instalações e da frota foram multiplicados pelo fator de emissão relativo à extração, refinação e transporte de combustíveis utilizados na produção de eletricidade, permitindo estimar as emissões a montante dos combustíveis para produção de eletricidade. Adicionalmente, foram calculadas as emissões associadas às perdas de eletricidade na rede, aplicando o fator de emissão relativo à produção da eletricidade e a percentagem de perdas na rede nacional de transporte.	Fatores de emissão aplicados aos dados físicos: • Combustíveis - Base de dados da DEFRA; • Extração, refinação e transporte de combustíveis para produção de eletricidade - Base de dados da DEFRA; • Produção da eletricidade - APREN. Dados adicionais utilizados: • Percentagem de perdas na rede nacional de transporte - REN - Redes Energéticas Nacionais.	100%
Os dados de atividade disponibilizados correspondem a dados financeiros, expressos em diferentes moedas. Deste modo, procedeu-se à conversão das unidades monetárias (CAD, GBP e USD) para euros (EUR), utilizando os fatores de conversão do Banco de Portugal. Para o cálculo das emissões, os dados de atividade foram multiplicados pelo fator de emissão adequado, diferenciando entre transporte terrestre, aéreo e marítimo.	Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros: • Base de dados da ADEME. Dados adicionais utilizados: • Fatores de conversão das unidades monetárias de CAD, GBP e USD para euros (€), com base nos valores publicados pelo Banco de Portugal.	0%

Categoria 5 - Resíduos	Metodologia para recolha de dados: • A recolha da informação foi realizada através das plataformas SRIR e SILIAMB, nas quais são emitidas, corrigidas e mantidas a e-GAR. • <u>Exclusões observadas pela SATA:</u> Apenas são incluídos os resíduos para os quais foram emitidas e-GARs (ex: Manutenções, Armazém de Logística, Terminal de Cargas, etc). Os Resíduos produzidos nas áreas administrativas, aeroportos (zonas públicas) e resíduos de bordo não estão incluídos. Tipologia da informação: • Foram fornecidos dados físicos (kg) para os resíduos gerados. Pressupostos utilizados: • Com base no tipo de resíduo e no respetivo destino final fornecido, procedeu-se à sua categorização de forma a permitir a seleção do fator de emissão mais adequado. No que respeita ao tipo de resíduo, este foi agrupado em categorias gerais (ex. resíduos industriais, resíduos urbanos, lamas, entre outros). Relativamente ao destino final, todos os processos identificados como valorização foram mapeados para tratamento final de reciclagem (com exceção do efluente, que foi considerado tratamento). Por sua vez, os processos identificados como eliminação ou aterro foram classificados como tratamento final de deposição em aterro. • Com base no código LER indicado, recorreu-se ao Guia de Classificação de Resíduos para verificar as designações aplicáveis a cada tipologia de resíduo. Verificou-se, contudo, que num dos registos, o código LER correspondia a 'Filtros de óleo'. No entanto, o resíduo foi identificado como metais ferrosos, tendo sido esta tipologia efetivamente considerada para a respetiva classificação. Noutro registo, o código LER atribuía-se a "Lâmpadas fluorescentes e outros resíduos contendo mercúrio". Porém, o resíduo foi identificado como lamas oleosas, pelo que a classificação aplicada teve por base o tipo de resíduo realmente verificado.
Categoria 6 - Viagens de negócios	Tipologia da informação: • Foram fornecidos dados físicos (número de noites) e dados financeiros (despesa monetária) para as estadias dos colaboradores. • Foram fornecidos dados físicos para as viagens de avião (distância e número de passageiros). • Foram fornecidos dados financeiros para as viagens de táxi, metro, comboio, autocarro, barco, aluguer de viaturas e abastecimento de combustível (despesas de viagens). Pressupostos utilizados: • Custos associados a estacionamento, parking, portagens e taxas foram desconsiderados por não representarem fontes de emissão. • Sempre que, com base na designação dos registos, não foi possível identificar de forma inequívoca a categoria correspondente, os custos foram assumidos como viagens de táxi. • Sempre que possível, foram utilizados os dados físicos fornecidos (número de noites). Nas situações em que o número de noites indicado foi "0", consideraram-se dados financeiros como dado de atividade. • Uma vez que o número de quartos por noite não foi fornecido, assumiu-se que o número de quartos por noite foi unitário (1). • No caso das viagens de avião, o fator de emissão varia em função da distância percorrida, sendo que se assumiu três tipos de voo (doméstico, curta distância e longa distância). • Para as viagens de táxi, assumiu-se um custo por quilómetro (período diurno) de 0,47 €/km, de modo a obter uma estimativa de distância total percorrida pelos táxis (em km). • Uma vez que o número de passageiros em viagens de táxi não foi fornecido, assumiu-se que o número de passageiros foi unitário (1). • Para as despesas associadas ao abastecimento de combustível, assumiu-se que o combustível utilizado foi gasolina. Para efeitos de conversão dos dados financeiros em dados físicos, considerou-se um preço médio da gasolina de 1,71 €/litro, de modo a obter uma estimativa da quantidade de combustível abastecida.
Categoria 7 - Deslocações pendulares	Metodologia para recolha de dados: • Em 2024 foi realizado um <u>questionário relativo às deslocações casa-trabalho-casa dos colaboradores</u>. Para o cálculo das emissões associadas às deslocações pendulares em 2025, procedeu-se a uma extrapolação dos resultados obtidos no inquérito do ano anterior, uma vez que o questionário não foi novamente aplicado em 2025. Assim, foram utilizados os valores de emissões resultantes da metodologia de cálculo de 2024, considerando o número de respostas obtidas nesse ano. • A SATA Air Açores e a SATA Azores Airlines subcontratam um serviço de transporte rodoviário (autocarro) para as deslocações dos tripulantes. As viagens são efetuadas por um prestador de serviços de transporte contratado pelo Grupo SATA, o qual disponibilizou a informação relativa à distância total percorrida em 2025. Tipologia da informação: • Foram considerados dados físicos para o cálculo das emissões das deslocações dos colaboradores sem viatura de empresa (número total de colaboradores por empresa para 2025, número total de colaboradores com viatura de empresa em 2024, e a distância percorrida pelos colaboradores mencionado no questionário em 2024) e das deslocações dos colaboradores com acesso a viatura da empresa (número de colaboradores que utilizam viatura da empresa em 2024 e a distância percorrida pelos autocarros em 2025).

Metodologia de cálculo das emissões: Os dados de atividade foram multiplicados por um fator de emissão apropriado, considerando a tipologia de resíduo gerado e o tratamento final desse mesmo resíduo. Melhorias metodológicas face ao exercício do ano anterior: • Para os resíduos identificados como “águas oleosas”, considerou-se o fator de emissão de tratamento de águas residuais presente na ADEME (ao invés do fator de emissão da DEFRA de tratamento de águas). Uma vez que este fator de emissão é fornecido em unidade de volume (kgCO₂e/m³), estes resíduos fornecidos em toneladas foram convertidos para m³ aplicando uma densidade típica de águas oleosas. Adicionalmente, foi assumido que esse tipo de efluente é encaminhado para tratamento de águas residuais.	Fatores de emissão aplicados aos dados físicos: • Base de dados da ADEME, DEFRA e MfE.	100%
No cálculo das emissões das estadias dos colaboradores, o número de quartos alugados foi multiplicado pelo número de noites, resultando no dado de atividade em quarto.noite. No cálculo das emissões das viagens de avião, a distância da viagem foi multiplicada pelo número de passageiros, originando o dado de atividade em passageiro.km. No cálculo das emissões das viagens de táxi, o custo monetário das viagens foi convertido em distância percorrida (km), com base no preço por quilómetro de 0,47 €/km. Posteriormente, a distância estimada foi multiplicada pelo número de passageiros, originando o dado de atividade em passageiro.km. No cálculo das emissões das despesas de abastecimento de combustível, o custo monetário foi convertido em quantidade (litros), com base no preço médio diário da gasolina. Posteriormente, os dados de atividade (físicos e financeiros foram multiplicados pelo fator de emissão adequado.	Fatores de emissão aplicados aos dados físicos: • Base de dados da DEFRA e Greenview. • Documento National Inventory Document 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. No caso específico da gasolina, foi aplicado o fator de emissão correspondente a veículos de passageiros de segmento médio com norma Euro 4 (veículos registados a partir de 2006). • Valores de Potencial de Aquecimento Global (GWP) do Assessment Report 5 (AR5) do Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo GHG Protocol, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões. Fatores de emissão aplicados aos dados financeiros: • Base de dados da ADEME, EPA e EXIOBASE	Estadias dos colaboradores: 99,7% Viagens de avião, táxi e abastecimento de combustível: 100% Viagens de metro, comboio, autocarro, barco e aluguer de viaturas: 0%
Uma vez que esta categoria abrange apenas as emissões decorrente das deslocações dos colaboradores entre a sua residência e o local de trabalho, foi necessário determinar o número de colaboradores que não utilizam viatura da empresa. Para tal, procedeu-se à subtração do número de colaboradores com acesso a viatura da empresa ao número total de colaboradores. No âmbito da extrapolação, aplicou-se o fator de emissão por colaborador, obtido a partir do inquérito realizado em 2024, ao número de colaboradores sem viatura da empresa em 2025. Para o cálculo das emissões associadas às deslocações dos colaboradores em autocarros subcontratados, o dado de atividade (distância percorrida) foi multiplicado por um fator de emissão apropriado, considerando a tipologia de veículo e o combustível. Uma vez que os dados fornecidos relativos às deslocações em autocarro apenas à SATA Air Açores, mas o serviço é utilizado por tripulantes tanto da SATA Air Açores como da SATA Azores Airlines, procedeu-se à repartição das emissões totais proporcionalmente ao número de colaboradores de cada empresa que usufruem deste serviço.	Fatores de emissão aplicados aos dados físicos: • Deslocações dos colaboradores sem viatura da empresa: – Foi feita uma extrapolação das emissões do ano passado. • Deslocações dos colaboradores com viatura da empresa (autocarros subcontratados): – Documento National Inventory Document 2025, publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que este documento apresenta fatores de emissão nacionais, mais representativos da realidade portuguesa. Foi aplicado o fator de emissão correspondente a autocarros (“buses”) movidos a gásóleo; – Valores de Potencial de Aquecimento Global (GWP) do Assessment Report 5 (AR5) do Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), por se tratar da referência metodológica adotada pelo GHG Protocol, assegurando o alinhamento com esta norma internacional de reporte de emissões.	100%

SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2025

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.....	14
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES	19
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	21
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO	21
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES.....	21
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	23
3. Políticas contabilísticas materiais	23
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	23
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	23
3.3 ATIVOS INTANGÍVEIS	25
3.4 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	25
3.5 ATIVOS FINANCEIROS.....	26
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	28
3.7 INVENTÁRIOS	29
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	29
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	29
3.10 CAPITAL SOCIAL.....	29
3.11 PASSIVOS FINANCEIROS.....	29
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	31
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	31
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	31
3.15 PROVISÕES.....	32
3.16 LOCAÇÕES	33
3.17 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	35
3.18 RÉDITO.....	35
3.19 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	36
3.20 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	36
4 Políticas de gestão do risco financeiro.....	37
I. RISCO DE TAXA DE CÂMBIO.....	37
II. RISCO DE CRÉDITO	39
III. RISCO DE LIQUIDEZ	40
IV. RISCO DE TAXA DE JURO.....	41
V. RISCO DE PREÇO DE COMBUSTÍVEL	42
VI. RISCO DE MERCADO	42
VII. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL	43
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	44
5.1 PROVISÕES (NOTA 16).....	45
5.2 PROVISÃO DE REDELIVERY (NOTA 16)	45
5.3 IMPARIDADE DE CLIENTES E CONTAS A RECEBER (NOTAS 9 E 12).....	46

5.4 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22).....	46
5.5 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 8)	46
5.6 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 17).....	47
5.7 BENEFÍCIOS DE CESSAÇÃO DE EMPREGO (NOTA 27).....	47
5.8 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO CORRENTES ASSOCIADOS AO TRANSPORTE AÉREO (NOTA 6)	47
5.9 HEDGING CAMBIAL (NOTA 15).....	48
6. Ativos fixos tangíveis.....	49
7. Ativos intangíveis.....	53
8. Ativos e passivos por impostos diferidos	54
9. Outras contas a receber	56
10. Outros ativos correntes e não correntes	58
11. Inventários	58
12. Clientes.....	59
13. Caixa e equivalentes de caixa.....	60
14. Capital.....	60
15. Reservas e prestações suplementares	60
16. Provisões	61
17. Empréstimos obtidos e Passivos de locação	63
18. Outras contas a pagar.....	65
19. Outros passivos correntes	67
20. Fornecedores.....	68
21. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar	68
22. Documentos pendentes de voo	68
23. Ativos e passivos financeiros por categoria.....	69
24. Justo valor de ativos e passivos	69
25. Rédito.....	70
26. Fornecimentos e serviços externos	70
27. Gastos com o pessoal	72
28. Outros rendimentos e ganhos	74
29. Outros gastos e perdas	74
30. Resultados financeiros	75
31. Imposto do exercício.....	75
32. Compromissos	76
33. Contingências.....	77
34. Partes relacionadas.....	77
35. Eventos subsequentes	79
36. Matérias ambientais	81

Demonstração da posição financeira

	Nota	2025	2024
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	140 186 804	122 461 727
Ativos intangíveis	7	164 239	229 192
Ativos por impostos diferidos	8	12 677 666	14 749 093
Clientes	12	2 598 402	4 594 127
Outras contas a receber	9	48 015 127	40 641 311
Outros ativos não correntes	10	758 625	1 107 838
		204 400 863	183 783 288
Corrente			
Inventários	11	411 235	454 673
Clientes	12	19 890 977	34 760 150
Outras contas a receber	9	27 895 059	23 898 781
Imposto sobre o rendimento a receber	21	621	73 140
Outros ativos correntes	10	6 196 598	2 860 729
Caixa e equivalentes de caixa	13	1 770 229	7 803 868
		56 164 719	69 851 341
Total do Ativo		260 565 582	253 634 629
Capital Próprio			
Capital social	14	5 000 000	5 000 000
Reservas legais	15	492 199	492 199
Outras reservas	15	3 607 642	(8 412 394)
Prestações suplementares	15	111 673 389	111 673 389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(557 110 216)	(485 912 026)
Resultado líquido do exercício		(53 873 388)	(71 198 190)
Total Capital Próprio		(490 210 606)	(448 357 254)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	16	45 761 268	24 674 960
Passivos de locação	17	56 308 894	81 030 564
Obrigações de benefícios de reforma e outros	27	10 506 008	15 970 095
Outras contas a pagar	18	182 016 450	182 016 450
		294 592 620	303 692 069
Corrente			
Empréstimos obtidos	17	-	112 602
Passivos de locação	17	33 889 656	37 402 286
Fornecedores	20	19 478 073	29 741 547
Outras contas a pagar	18	354 082 030	279 055 898
Outros passivos correntes	19	12 398 432	8 164 181
Documentos pendentes de voo	22	36 335 377	43 823 300
		456 183 568	398 299 814
Total Passivo		750 776 188	701 991 883
Total do Capital Próprio e Passivo		260 565 582	253 634 629

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

Demonstração de resultados

	Nota	2025	2024
Vendas e serviços prestados	25	306 900 934	331 096 802
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	11	(811 872)	(1 657 100)
Fornecimentos e serviços externos	26	(212 543 348)	(256 275 730)
Gastos com o pessoal	27	(68 044 157)	(66 677 444)
Provisões (aumentos/reduções)	16	1 977 578	(6 321 824)
Outros rendimentos e ganhos	28	793 790	4 858 788
Outros gastos e perdas	29	(6 758 031)	(5 714 206)
Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		21 514 895	(690 714)
Gastos de reestruturação	27	(210 883)	(5 893 391)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	(41 726 923)	(43 685 128)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	9 e 12	(7 036 545)	(5 120 932)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	11	(10 113)	155 777
Resultado operacional		(27 469 569)	(55 234 389)
Gastos financeiros	30	(19 300 443)	(18 943 040)
Rendimentos financeiros	30	352 045	186 241
Diferenças de câmbio líquidas	30	(5 352 838)	2 448 881
Resultados antes de impostos		(51 770 805)	(71 542 307)
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	(2 102 583)	344 117
Resultado líquido do exercício		(53 873 388)	(71 198 190)

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Notas</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Resultado líquido do exercício		(53 873 388)	(71 198 190)
Itens que poderão vir a ser reclassificados subsequentemente por resultados			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura de fluxos de caixa	15	12 020 036	(7 180 951)
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios	27	-	(287 222)
Outros impactos		-	-
		<u>12 020 036</u>	<u>(7 468 173)</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(41 853 352)</u>	<u>(78 666 363)</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 2024		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)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	-	(53 873 388)	(53 873 388)
Derivados de cobertura do risco cambial	15	-	-	12 020 036	-	-	-	-	12 020 036
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(71 198 190)	71 198 190	-
A 31 de dezembro de 2025		5 000 000	492 199	3 607 642	111 673 389	(232)	(557 110 216)	(53 873 388)	(490 210 606)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2025	2024
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		371 753 259	410 042 349
Pagamentos a fornecedores		(296 243 716)	(329 450 589)
Pagamentos ao pessoal		(63 174 600)	(63 524 575)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(13 362 869)	(4 779 742)
Caixa gerada pelas operações		(1 027 926)	12 287 443
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(24 797)	(201 574)
Outros recebimentos/ pagamentos		(5 872 893)	1 524 201
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(6 925 615)	13 610 070
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(10 703 152)	(3 709 203)
Ativos intangíveis	7	-	(99 285)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	34	(6 292 863)	(3 183 026)
Aplicação em outros ativos financeiros	10	(2 368 457)	-
Outros ativos		-	(1 707 954)
Recebimentos provenientes de:			
Outros ativos		716 270	-
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(18 648 203)	(8 699 468)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	71 331 712	60 746 654
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	17	(112 602)	(16 138 090)
Passivos de locação	17	(33 724 444)	(32 372 938)
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	(11 124 663)	(2 225 139)
Juros e gastos e similares	17	(410 110)	(819 280)
Juros de passivos com obrigações contratuais	17	(6 372 722)	(7 773 669)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		19 587 171	1 417 539
Variação de caixa e seus equivalentes		(5 986 647)	6 328 141
Efeitos das diferenças de câmbio		(46 992)	23 016
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	13	7 803 868	1 452 711
Caixa e equivalentes de caixa no fim do exercício	13	1 770 229	7 803 868

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 atual frota de 9 aviões (2 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.

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

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

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

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

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

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.

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

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

Atendendo à reestruturação societária entretanto concretizada, através da qual a SATA Holding passou a assumir a posição de entidade-mãe do Grupo SATA, a restituição do referido montante será efetuada por esta entidade, sendo operacionalizada através de uma redução do respetivo capital social, nos termos a definir, e em conformidade com as orientações e decisões da Comissão Europeia.

1.2 Plano de Reestruturação

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

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

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

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

- **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 de Reestruturação.

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

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

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

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

O Plano de Sustentabilidade Financeira, atualizado pela última vez em janeiro de 2026, contém 41 medidas em torno de três eixos fundamentais i) aumento de receitas, ii) redução de custos operacionais e iii) reorganização dos serviços de suporte, com um impacto estimado de 65,1 milhões de euros em resultado operacional.

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

Das referidas medidas destacam-se:

Aumento de Receitas

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

Redução de Custos Operacionais

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

Reestruturação dos Serviços de Suporte

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

Tendo em consideração o acima descrito e no âmbito das interações tidas com a Comissão Europeia, em 2025 foram contraídos financiamentos bancários no valor de 110 milhões de euros pelo Grupo SATA, através da SATA Air Açores e da SATA Holding, dos quais, 85 milhões de euros, com aval do acionista único do Grupo.

Em 2025, a execução orçamental evidenciou ligeiros desvios quer ao nível da receita como dos custos, sobretudo devido a fatores exógenos.

No que respeita à receita, a diminuição da procura, cerca de 8% abaixo do previsto em orçamento, implicou a adoção de ajustamentos operacionais que visaram mitigar o impacto nas receitas, resultando ainda assim numa redução de 13% face ao orçamento.

Por sua vez, ao nível dos custos, registou-se um desvio favorável de 8%, decorrente quer dos ajustamentos operacionais (com impacto positivo em rubricas como *jet fuel*, taxas aeroportuárias e

handling) quer do efeito mais favorável do que o inicialmente previsto de algumas medidas implementadas, destacando-se, entre outras, a introdução do modelo *buy-on-board*.

Ainda assim, e apesar dos desvios verificados, o desempenho operacional revelou-se significativamente superior ao registado no ano anterior, refletindo a revisão da estratégia e o impacto positivo das medidas entretanto adotadas.

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

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

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

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

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

Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 134/2025, de 17 de setembro de 2025, foi determinado que a SATA Holding pratique todos os atos preparatórios instrumentais, necessários, convenientes e úteis para a realização da separação (*carve-out*) da referida unidade económica responsável pelos serviços de assistência em escala (*handling*) na Região Autónoma dos Açores, à data, integrada na SATA Air Açores.

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

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

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

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

Capitalização da Azores Airlines

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

Privatização Azores Airlines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Continuidade das operações

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

Não obstante a existência de incertezas materiais sobre os pressupostos subjacentes à continuidade das operações, a aplicação deste pressuposto assenta na convicção do Conselho de Administração de que estão reunidas as condições necessárias para a manutenção da atividade operacional do Grupo SATA, tendo em consideração: (i) a prossecução das medidas constantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, cujo cumprimento se encontra a ser monitorizado por parte da Comissão Europeia,

motivando a aceitação da prorrogação do prazo para a conclusão das referidas medidas até 31 de dezembro de 2026, (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA, (iii) a conclusão favorável do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines até ao final do ano de 2026, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a conclusão favorável do processo de *carve-out* e subsequente privatização da unidade de negócio do *handling*, que integra as contas da SATA Air Açores a 31 de dezembro de 2025, (v) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e adjudicação das obrigações de serviço público (OSP) territoriais à Azores Airlines, determinado em fevereiro de 2026, (vi) a capacidade de financiamento da SATA no que respeita à expectativa de obtenção de reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores (ver Nota 35), (vii) a respetiva capacidade de monetização das OSP da Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e SATA Air Açores, e (viii) a expectativa de continuidade de uma avaliação positiva por parte da Comissão Europeia relativamente ao grau de cumprimento do Plano de Reestruturação, no contexto das interações em curso, e de eventual suporte financeiro adicional.

As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e do Grupo SATA e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis (ver Nota 35), 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 plurianual total de cerca de 65 milhões de euros, destinado à melhoria dos resultados económicos e à redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os efeitos positivos deste plano refletiram-se na melhoria dos resultados registados em 2025 e continuam a evidenciar-se nas projeções subjacentes ao orçamento de 2026, em linha com a performance observada nos primeiros meses desse exercício.

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

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

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

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela 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 2025. 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 2025

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2025, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2025. Relativamente às novas normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, a Empresa

encontra-se a avaliar os impactos que resultem da futura adoção das referidas normas e alterações para as demonstrações financeiras anexas, nomeadamente da IFRS 18.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

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

3. Políticas contabilísticas materiais

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras são mensurados utilizando a moeda do ambiente económico em que a entidade opera (moeda funcional). As demonstrações financeiras são apresentadas em **euros**, sendo esta a moeda funcional e de relato da 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	
	2025	2024
USD	0,8511	0,9626
GBP	1,1460	1,2060
CAD	0,6216	0,6690

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. 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>
<u>Ativos Intangíveis</u>	
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.

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

Empréstimos obtidos

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

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

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

Desreconhecimento de passivos financeiros

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

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

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

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

3.12 Outras contas a pagar

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

3.13 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.14 Benefícios aos empregados

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

➤ 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 há mais de 12 meses após o final do período de reporte, caso existam, são descontados para o seu valor presente.

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

No caso de reformas antecipadas, a 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 benefícios dos empregados concedidos de acordo com os termos descritos são benefícios de cessação de emprego por resultarem da decisão da Empresa cessar o emprego de um empregado e ao mesmo tempo, não estarem condicionados à prestação de serviços futuros. Os valores apurados são registados como gastos de reestruturação, na demonstração de resultados.

3.15 Provisões

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

Processos judiciais

As provisões relacionadas com processos judiciais, opondo a 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 de locação.

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 2025 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves, motores e de aluguer de espaços, no montante de 17,4 milhões de euros (Nota 6).

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 créditos 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. Esta dependência decorrente da natureza internacional da sua atividade e da estrutura dos seus fluxos operacionais, financeiros e de investimento em que uma parte significativa dos gastos encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jet fuel*, locações e manutenções de aeronaves e motores.

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

A 31 de dezembro de 2025 face a 31 de dezembro de 2024, o EUR valorizou 11,6% face ao USD e 7,1% face ao CAD.

Ao longo de 2025, a taxa de câmbio entre o EUR e o USD apresentou volatilidade, refletindo dinâmicas económicas divergentes entre a zona euro e os Estados Unidos. No decurso do ano, o EUR evidenciou uma trajetória de valorização face ao USD, culminando num reforço da moeda europeia em 31 de dezembro de 2025.

Essa tendência de valorização do EUR foi impulsionada por diversos fatores macroeconómicos. Na zona euro, a melhoria das perspetivas económicas, associada a um maior grau de estabilidade fiscal, contribuiu para o reforço da confiança dos investidores na moeda europeia. Em paralelo, nos Estados Unidos da América, a expectativa de uma evolução menos restritiva da política monetária da Reserva Federal, após um período prolongado de taxas de juro elevadas, contribuiu para atenuar a força do USD.

Adicionalmente, o contexto político e económico internacional influenciou a evolução da taxa de câmbio entre o EUR e o USD ao longo de 2025. Após as eleições presidenciais norte-americanas realizadas em novembro de 2024, o USD manteve uma performance robusta no curto prazo, contudo, ao longo de 2025, a revisão das expectativas quanto às políticas económicas e à trajetória de crescimento nos Estados Unidos reduziu a pressão de valorização do USD. Em simultâneo, a diminuição das incertezas políticas e económicas na zona euro favoreceu uma apreciação gradual do EUR face ao USD.

As rubricas de custos da Empresa são, 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 e motores, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, taxas de navegação e taxas aeroportuárias em muitas das áreas geográficas em que a Empresa opera. No caso específico dos combustíveis, ainda que existam contratos objeto de faturação e liquidação em EUR, designadamente no mercado português, o cálculo dos montantes a pagar encontra-se indexado à cotação do USD face ao EUR, pelo que o gasto com combustíveis representa uma exposição quase integral ao USD, com exceção de determinadas taxas e comissões comerciais.

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

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2025 e 2024, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para EUR aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2025				
	USD	CAD	GBP	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS					
Caixa e equivalentes de caixa	595 554	193 975	1 918	-	791 447
Clientes, outros ativos e outras contas a receber	62 169 670	6 864 698	263 462	522 639	69 820 469
	62 765 225	7 058 672	265 380	522 639	70 611 916
PASSIVOS					
Passivos com obrigações contratuais	89 101 246	-	-	-	89 101 246
Fornecedores e outras contas a pagar	13 820 280	1 359 287	430	23 134	15 203 130
Provisões	39 540 348	-	-	-	39 540 348
	142 461 874	1 359 287	430	23 134	143 844 725

	2024				
	USD	CAD	GBP	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS					
Caixa e equivalentes de caixa	311 985	524 572	10 288	-	846 845
Clientes 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

No exercício de 2025 foram registados ganhos cambiais líquidos de 6,7 milhões de euros, dos quais 12 milhões de euros correspondem a ganhos cambiais relacionados com passivos de locação, totalmente reconhecidos na demonstração do rendimento integral, tendo em conta o impacto da atualização cambial

das vendas cobertas (Nota 15), resultante, principalmente do impacto positivo da desvalorização do USD nos passivos de locação registados, nomeadamente das rendas futuras associadas a contratos de locação de aeronaves e motores. Em sentido inverso, a desvalorização do USD teve um impacto negativo nas reservas de manutenção recuperáveis registadas no ativo da Empresa, gerando perdas cambiais relevantes.

Conforme referido na Nota 5.9, 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 volatilidade dos mercados cambiais poderá afetar de forma relevante a mensuração dos ativos e passivos do Grupo e impactar significativamente os montantes de recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

Em 31 de dezembro de 2025, uma desvalorização / valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos capitais próprios de cerca de 7,3 milhões de euros (2024: 6,7 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 2025 ou 2024, 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, consequentemente, 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 2025 e 2024, a exposição da Azores Airlines por notação de risco de crédito face aos equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

Notação de <i>rating</i>	2025	2024	Fonte
AA	-	208 977	<i>Fitch Ratings</i>
AA-	97 268	32 686	<i>Fitch Ratings</i>
A2	-	100	<i>Moody's</i>
A	462 622	6 557 947	<i>Fitch Ratings</i>
A-	514 466	161 930	<i>Fitch Ratings</i>
A3	1 027	-	<i>Moody's</i>
BBB +	371 617	270 644	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	163 475	72 028	<i>Fitch Ratings</i>
BA2	-	2 819	<i>Moody's</i>
Sem <i>rating</i> atribuído	156 154	492 737	
	1 766 629	7 799 868	

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, SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos.

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da 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:

	Menos de 1 ano	Entre 1 a 5 anos	Mais de 5 anos	Total
31 de dezembro de 2025				
Passivos de locação	35 133 780	64 354 193	919 762	100 407 734
Fornecedores	19 478 073	-	-	19 478 073
Outras contas a pagar	354 082 030	-	182 016 450	536 098 480
Outros passivos correntes	10 868 323	-	-	10 868 323
	419 562 205	64 354 193	182 936 212	666 852 610
	Menos de 1 ano	Entre 1 a 5 anos	Mais de 5 anos	Total
31 de dezembro de 2024				
Empréstimos obtidos:				
- empréstimos bancários	113 354	-	-	113 354
Passivos de locação	38 759 831	94 911 863	687 014	134 358 708
Fornecedores	29 741 547	-	-	29 741 547
Outras contas a pagar	279 055 898	-	182 016 450	461 072 348
Outros passivos correntes	6 644 868	-	-	6 644 868
	354 315 498	94 911 863	182 703 464	631 930 825

iv. Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro variáveis.

Ao longo de 2025 observou-se uma trajetória de descida das taxas de juro, ainda que de forma gradual e acompanhada por sucessivos adiamentos nas decisões de política monetária. O Banco Central Europeu procedeu a reduções das taxas base ao longo do primeiro semestre, totalizando um corte de 100 pontos base distribuído por quatro momentos distintos.

Por sua vez, a Reserva Federal dos Estados Unidos da América manteve as taxas de juro inalteradas durante o primeiro semestre de 2025, tendo posteriormente iniciado um ciclo de descida com três cortes, um intervalo entre 3,50% e 3,75% no final do ano.

Em linha com esta evolução, a EURIBOR a 3 meses fixou-se nos 2,0% no final de dezembro de 2025, comparando com 2,7% registados no final de 2024.

Na Azores Airlines o risco associado à variação das taxas de juro manifesta-se de forma indireta na capacidade de financiamento do Grupo SATA, uma vez que a Azores Airlines não recorre, de forma direta, a financiamentos externos relevantes. Neste contexto, a exposição a este risco decorre dos encargos

financeiros suportados individualmente por cada Empresa e, posteriormente, repercutidos na Azores Airlines no âmbito das relações intra-grupo.

Os passivos de locação 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%.

v. Risco de preço de combustível

A Empresa, pela natureza da sua atividade, encontra-se exposta à volatilidade dos preços do *jet fuel* nos mercados internacionais, a qual tem impacto direto nos seus custos operacionais e, consequentemente, nos seus resultados e fluxos de caixa.

Ao longo de 2025, o preço do barril de *brent* apresentou níveis significativos de volatilidade, refletindo as oscilações nos mercados energéticos globais. Esta evolução foi condicionada, em grande medida, pelas expectativas quanto ao equilíbrio entre produção e consumo a nível global, bem como por fatores geopolíticos. Em particular, a continuidade do conflito entre a Rússia e a Ucrânia e as tensões persistentes no Médio Oriente contribuíram para perturbações na cadeia de abastecimento do setor petrolífero, originando constrangimentos logísticos e episódios de instabilidade na oferta de crude.

Em 2025, o preço do *jet fuel* apresentou uma volatilidade significativa, refletindo as dinâmicas do mercado global de energia e fatores específicos da indústria da aviação.

Apesar destas flutuações, o preço *spot* médio do *jet fuel* em 2025 foi inferior ao do ano anterior, situando-se em 91 USD/barril, em paralelo com uma cotação média do *brent* de 69 USD/barril.

Face a 2024, verifica-se uma redução tanto no preço do *brent*, que se situou em 80,5 USD/barril, como no preço do *jet fuel*, que atingiu uma média de 101 USD/barril.

Esta evolução proporcionou algum alívio às companhias aéreas, ainda que os preços base se tenham mantido superiores às projeções do Plano de Reestruturação. Não recorrendo a instrumentos financeiros de cobertura com esta *commodity*, a Empresa encontra-se diretamente exposta às variações de preço do *jet fuel*. Neste contexto, a mitigação deste risco é assegurada através de uma gestão prudente e contínua, baseada na monitorização regular dos mercados energéticos, na disciplina de controlo de custos e na adaptação operacional e comercial sempre que necessário, incluindo a otimização da eficiência operacional e a gestão da capacidade e da política tarifária.

Face à relevância, eventuais variações acentuadas do preço do *jet fuel* após 31 de dezembro de 2025 poderão ter um impacto significativo nos resultados da Empresa, designadamente as decorrentes do agravamento do contexto geopolítico internacional, incluindo o conflito militar iniciado em fevereiro de 2026 no Irão (Nota 35).

vi. Risco de mercado

A atividade da Empresa encontra-se exposta ao risco de mercado, decorrente da evolução das condições macroeconómicas e da dinâmica do setor do transporte aéreo, caracterizado por elevada sensibilidade a ciclos económicos, fatores geopolíticos e variações na procura com especial incidência na Europa e América do Norte.

Em 2025, o setor evidenciou um desempenho globalmente favorável, com crescimento do tráfego de passageiros (RPK, +5,2% a nível global) e da capacidade (ASK, +4% a 6% dependendo da região),

acompanhado por fatores de ocupação em níveis elevados. Esta evolução, apesar de inferior aos períodos de recuperação pós-pandemia, confirmam a consolidação dos níveis pré-pandémicos. Este desempenho refletiu a resiliência da procura e o desfasamento entre oferta e capacidade, num contexto ainda condicionado por constrangimentos na cadeia de abastecimento da indústria aeronáutica, designadamente atrasos na entrega de aeronaves e limitações operacionais (fonte: IATA, Global Outlook for Air Transport – dezembro 2025).

Para 2026, as perspetivas permanecem de aumento, ainda que mais moderado, com a IATA a projetar um crescimento do tráfego de passageiros de cerca de 4,9% (RPK), mantendo-se a procura em níveis robustos. O *load factor* deverá situar-se em torno de 83,8%, refletindo a continuidade das limitações do lado da oferta e a elevada utilização da capacidade disponível.

Não obstante este enquadramento, o setor continua a apresentar margens estruturalmente reduzidas, permanecendo exposto a pressões sobre os custos operacionais, à intensidade concorrencial e à volatilidade do enquadramento macroeconómico e geopolítico. Estes fatores poderão traduzir-se em pressão sobre as *yields* e as receitas unitárias, com impacto no desempenho financeiro das companhias aéreas.

Atendendo à sua dimensão e perfil operacional, a Empresa apresenta uma exposição acrescida a variações adversas da procura e das condições de mercado, podendo estas afetar o seu desempenho operacional e financeiro.

A mitigação deste risco assenta na monitorização contínua dos principais indicadores do setor, nomeadamente a evolução do RPK, ASK, fatores de ocupação e receitas unitárias, bem como na adaptação da capacidade, da oferta comercial e da estrutura de custos às condições de mercado.

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, em alguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações, essencialmente aeronaves, fruto da IFRS 16. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se trata de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem, no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco. Os passivos de locação, em 31 de dezembro de 2025, reduziram cerca de 24% face a 31 de dezembro de 2024 devido, essencialmente, ao pagamento de locação efetuados periodicamente e à desvalorização do USD face ao EUR, estando a maioria desses passivos denominados em USD. Em sentido inverso, foram reconhecidas novas responsabilidades decorrentes de renegociações para extensão de períodos de locação.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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

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

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

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

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

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração considera que, tendo em consideração: i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidos nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, bem como iii) as perspetivas futuras quanto ao 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 5.5 e 5.8.

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 e motores operados em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave / motor quando estes são devolvidos ao locador. Para cumprir estas obrigações, normalmente a Azores Airlines terá de realizar intervenções de manutenção estruturais, a ocorrer até 6 meses do fim do período do contrato de locação, registando esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave / motor. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave / motores, ii) a eficiência operacional da aeronave, iii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iv) a taxa de desconto utilizada.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave / motor, a alteração significativa da utilização da aeronave / motor, as suas condições de navegabilidade, a renegociação de contratos de locação, assim como a alterações do custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves / motores requerem julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

A 31 de dezembro de 2024, no caso da frota Airbus NEO, considerando a elevada incerteza e especificidade técnica, para efeitos de valorização da provisão decorrente dos fatores acima referidos para os motores deste tipo de frota, a Empresa apenas tinha reconhecidas provisões de *redelivery* para a componente de motores e, contratos onde era possível estimar com fiabilidade o seu montante. Era entendimento do Conselho de Administração que apenas existia informação operacional e planos de manutenção suficientemente robustos e fiáveis para suportar uma estimativa consistente de encargos de *redelivery* com motores das aeronaves NEO, cujos contratos de locação findavam no médio prazo.

Em 2025, foi registado um aumento da provisão para *redelivery*, para fazer face a encargos com o *phase-out* destes equipamentos, em cerca de 29,4 milhões de euros, decorrente de revisões de estimativas resultantes de novas informações sobre os custos e prazos associados ao seu processo de *phase-out*.

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

Uma alteração no principal pressuposto utilizado, o valor da estimativa futura de manutenção, em 10% originaria um incremento de 2,9 milhões de euros na responsabilidade registada.

5.3 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 13.046.991 euros. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem qualquer eventual perda por imparidade desta conta a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado num aumento de perdas por imparidade reconhecidas, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 6,9 milhões de euros.

5.4 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 538 milhares de euros, a reconhecer nos resultados do exercício.

5.5 Impostos diferidos (Nota 8)

A Empresa reconhece e liquida 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 2025 não foi efetuado um teste de recuperabilidade aos ativos por impostos diferidos reconhecidos.

5.6 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.

5.7 Benefícios de cessação de emprego (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.

5.8 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 a partir de 2024 nos principais indicadores, tais como, evolução da procura, EBITDA e resultado líquido, pelo que demonstram uma desadequação face à realidade atual.

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração considera que, tendo em consideração: i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidos nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, bem como iii) as perspetivas futuras quanto ao 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 2025 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 2025, o total de ativos não correntes associados ao transporte aéreo ascende a 140,4 milhões de euros.

5.9 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 2025, a variação cambial do item coberto (vendas futuras designadas em USD) foi totalmente compensada pela variação cambial do instrumento de cobertura (passivos de locação). Uma oscilação de 5 p.p. na percentagem de cobertura determinada teria um impacto no montante de, aproximadamente, 601 milhares de euros nos resultados financeiros da Empresa.

6. Ativos fixos tangíveis

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

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2025								
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
Movimento de 2025								
Adições	-	31 301 455	-	2 444	43 497	1 830	10 776 567	42 125 793
Renegociações	1 055 071	16 376 823	-	-	-	-	-	17 431 894
Transferências, abates e regularizações	(179 732)	(24 836 741)	-	-	88 143	-	(427 009)	(25 355 339)
Depreciação - exercício	(267 475)	(41 279 284)	(10 547)	(10 359)	(56 330)	(37 975)	-	(41 661 969)
Depreciação- transf., abates e regularizações	155 222	25 029 476	-	-	-	-	-	25 184 698
	763 086	6 591 730	(10 547)	(7 915)	75 310	(36 145)	10 349 558	17 725 077
31 de dezembro de 2025								
Custo de aquisição	2 980 603	301 650 346	208 551	232 377	1 516 144	1 093 589	14 096 865	321 778 475
Imparidade acumulada	-	(929 626)	-	-	-	-	-	(929 626)
Depreciações acumuladas	(1 890 320)	(176 087 840)	(154 619)	(226 826)	(1 390 855)	(911 587)	-	(180 662 046)
Valor líquido	1 090 283	124 632 880	53 933	5 551	125 289	182 003	14 096 865	140 186 804

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 os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, 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 2025					
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
Movimento de 2025					
Adições	-	-	31 301 455	10 776 567	42 078 022
Renegociações	1 055 071	16 376 823	-	-	17 431 894
Transferências, abates e regularizações	(179 732)	(11 110 051)	(13 691 690)	(338 866)	(25 320 340)
Depreciação - exercício	(267 475)	(32 616 431)	(8 561 909)	-	(41 445 814)
Depreciação- transf. e abates	155 222	11 110 051	13 919 424	-	25 184 698
	763 086	(16 239 607)	22 967 280	10 437 701	17 928 459
31 de dezembro de 2025					
Custo de aquisição	2 543 077	227 832 825	70 714 704	14 096 865	315 187 471
Imparidade acumulada	-	-	(527 465)	-	(527 465)
Depreciações acumuladas	(1 452 794)	(143 254 600)	(30 850 652)	-	(175 558 046)
Valor líquido	1 090 283	84 578 225	39 336 587	14 096 865	139 101 960

	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

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 42.078 milhares de euros respeitam, maioritariamente, a: i) capitalização de manutenções futuras sobre vários componentes de 7 aeronaves e 2 motores, consideradas essenciais para cumprir condições de *redelivery* das mesmas, de acordo com a atualização das estimativas de manutenção futuras, no montante de 29.430 milhares de euros (Nota 16) e ii) capitalização de uma manutenção estrutural, nomeadamente, uma C-Check na aeronave CS-TKP, no valor total de 1.619 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) uma manutenção sobre um motor Leap-1A que equipa a aeronave CS-TSH no montante de 2.974 milhares de euros (iniciada em 2024) e duas induções de motores em oficina no valor de 3.571 milhares de euros, ii) manutenção estrutural, nomeadamente, uma C-Check, à aeronave CS-TSH, no valor de 3.701 milhares de euros e iii) reparação sobre um APU no valor de 464 milhares de euros.

As renegociações reconhecidas como equipamento básico correspondem ao impacto da extensão contratual, no decorrer do ano de 2025, de 2 aeronaves no valor de 4.493 milhares de euros referente a aviões da família A320CEO e de 2 motores Leap-1A no valor de 11.884 milhares de euros.

As transferências, abates e regularizações de ativos por direito de uso, respeitam sobretudo, ao impacto do *phase-out* da aeronave CS-TKK, nomeadamente, na eliminação do direito de uso, manutenções efetuadas e *redelivery* incorrido, no valor total de 23.364 milhares de euros.

Durante o exercício de 2025, as depreciações de equipamento básico registaram uma redução no montante de 1.958 milhares face ao ano anterior, sobretudo, decorrente da demora na conclusão de trabalhos de manutenção sobre grandes componentes, tendo sido compensados com um incremento de custos com alugueres (Nota 26).

No ano de 2024, 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*, 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.

Relativamente às adições da rubrica dos ativos em curso incluem, essencialmente, manutenções que se encontravam a decorrer a 31 de dezembro de 2024, 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, no ano de 2024, 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.

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 2025 e 2024 é como segue:

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2025			
Custo de aquisição	610 868	97 641	708 509
Amortizações acumuladas	(381 676)	(97 641)	(479 316)
Valor líquido	229 192	-	229 192
Amortização - exercício	(64 954)	-	(64 954)
	(64 954)	-	(64 954)
31 de dezembro de 2025			
Custo de aquisição	610 868	97 641	708 509
Amortizações acumuladas	(446 629)	(97 641)	(544 270)
Valor líquido	164 239	-	164 239

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

As adições verificadas em 2024 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 2025 e 2024, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

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

Ativos por impostos diferidos

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

	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2025	-	14 749 093	-	14 749 093
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	(2 071 427)	-	(2 071 427)
Movimento do exercício	-	(2 071 427)	-	(2 071 427)
A 31 de dezembro de 2025	-	12 677 666	-	12 677 666
	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

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 2025.

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2026 a Empresa encontrar-se-á sujeita a IRC à taxa de 13,3%, à qual acrescerá, conforme aplicável, a derrama municipal e a derrama estadual. Adicionalmente, nos termos da Lei n.º 64/2025, de 7 de novembro, e do Decreto Legislativo Regional n.º 2/99/A, de 20 de janeiro, que prevê uma redução de 30% nas taxas nacionais de IRC aplicáveis nos Açores, a taxa de IRC aplicável no exercício findo em 31 de dezembro de 2027, é de 12,6% e a taxa de IRC aplicável no exercício findo em 31 de dezembro de 2028 e seguintes é de 11,9%.

Deste modo, em 2025, a SATA tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017 no montante de 12,7 milhões de euros (2024: 14,7 milhões de euros).

A Empresa mantém inalterada a sua expectativa de recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2025, para um período de 15 anos. A variação verificada no exercício decorre da atualização da taxa de imposto associada aos prejuízos fiscais, que nos termos definidos na Lei n.º 64/2025, de 7 de novembro, e do Decreto Legislativo Regional n.º 2/99/A, de 20 de janeiro, que prevê uma redução de 30% nas taxas nacionais de IRC aplicáveis nos Açores, passou de 14% para 11,9%.

Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, tal como efetuado em 2024, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 11,2 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais de 2017, bem como ativos por impostos diferidos sobre 317,6 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2018 a 2025.

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

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2025
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	45 028 984
2025 (Estimativa)	25 032 216
	435 276 135

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

9. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Reservas de manutenção	2 190 059	60 580 210	62 770 268	10 283 310	50 176 267	60 459 577
Depósitos de garantia - locações	2 441 162	6 540 623	8 981 785	2 773 107	6 539 477	9 312 584
Depósitos de segurança operacionais	4 334 724	-	4 334 724	4 663 478	-	4 663 478
IVA Intracomunitário	1 288 319	-	1 288 319	812 759	-	812 759
ATA - Associação Turismo dos Açores	1 136 755	-	1 136 755	1 136 755	-	1 136 755
Pessoal	669 344	-	669 344	763 440	-	763 440
Outros	960 528	-	960 528	416 759	-	416 759
Adiantamentos a fornecedores	819 510	-	819 510	610 385	-	610 385
Empresas do Grupo (Nota 34)	13 046 991	-	13 046 991	6 426 930	-	6 426 930
Acréscimo de proveitos	2 244 599	-	2 244 599	423 097	-	423 097
Imparidade de outros devedores	(1 236 933)	(19 105 706)	(20 342 639)	(4 411 238)	(16 074 433)	(20 485 671)
Outras contas a receber	27 895 059	48 015 127	75 910 186	23 898 781	40 641 311	64 540 092

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 2025, 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 2025, no montante de 8.982 milhares de euros (2024: 9.313 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) recebimento do depósito de caução, no valor de 941 milhares de euros, decorrente do cancelamento do A321NEO-XLR, cuja entrega apresentou atrasos significativos, ii) recebimento do depósito de caução, no valor de 491 milhares de euros, decorrente do término do contrato de locação da aeronave CS-TKK e iii) constituição de dois novos depósitos de garantia para o aluguer de reatores Leap-A1, no montante de 1.116 milhares de euros, acrescidos da respetiva atualização cambial.

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 componentes a curto prazo.

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

Os acréscimos de proveitos decorrem, maioritariamente, de um crédito atribuído por um fornecedor de motores, destinado a mitigar o impacto do aumento dos custos com o aluguer de motores (Nota 26), na sequência dos atrasos verificados nas respetivas intervenções de manutenção, bem como do reconhecimento estimado de valores a faturar associados à atividade operacional da Azores Airlines.

Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2025 e 2024, é como segue:

	2025	2024
A 1 de janeiro	20 485 671	14 207 052
Aumentos / reduções	6 908 724	5 220 932
Utilizações	(4 578 620)	-
Câmbio	(2 473 136)	1 057 687
A 31 de dezembro	20 342 639	20 485 671

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 2025 foram registadas perdas por imparidade sobre reservas de manutenção pagas, no valor de 6.909 milhares de euros (2024: 5.220 milhares de euros), para as quais não existem estimativas de manutenções futuras suficientes para garantir a sua recuperabilidade.

As utilizações verificadas no período decorrem da saída da aeronave CS-TKK, refletindo a correspondente utilização da imparidade acumulada sobre valores que não foram recuperados.

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 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes e não correntes, é como se segue:

	2025			2024		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Gastos diferidos						
Comissões	1 871 714	-	1 871 714	2 290 168	-	2 290 168
Rendas - locações	1 167 038	-	1 167 038	-	-	-
Depósitos de garantia - locações	-	758 625	758 625	36 258	1 107 838	1 144 096
Rendas	59 981	-	59 981	53 614	-	53 614
Outros	610 376	-	610 376	466 497	-	466 497
Estado e outros entes públicos						
Imposto sobre o valor acrescentado	119 032	-	119 032	14 192	-	14 192
Ativos financeiros						
Depósitos com restrição de uso	2 368 457	-	2 368 457	-	-	-
Total outros ativos	6 196 598	758 625	6 955 223	2 860 729	1 107 838	3 968 567

Os gastos diferidos com comissões referem-se a montantes pagos aos agentes por bilhetes vendidos, mas ainda não voados nem caducados, até 31 de dezembro de 2025.

Os depósitos de garantia correspondem ao reconhecimento do efeito financeiro das respetivas contas a receber, a ser imputado ao longo do prazo dos contratos de locação associados. A sua alocação é suscetível de ajustamentos decorrentes de eventuais modificações contratuais.

Os gastos diferidos com rendas compreendem os custos suportados com o aluguer de motores destinados à substituição temporária de reatores sujeitos a intervenções estruturais de manutenção, não enquadráveis no âmbito da IFRS 16, bem como às rendas adicionais decorrentes do prazo de entrega de componentes associados à aeronave CS-TKK, após o término do período do contrato de locação.

Os depósitos com restrição de uso correspondem a depósitos colaterais constituídos para a obtenção de garantias bancárias com o objetivo de cumprir as condições contratuais com entidades aeroportuárias e *acquirers*. A maturidade dos referidos depósitos a prazo é inferior a 12 meses, configurando como um ativo corrente.

11. Inventários

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

	2025	2024
Mercadorias	86 969	120 563
Matérias primas	496 535	496 265
Imparidade de inventários	(172 268)	(162 155)
Total inventários	411 235	454 673

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 2025, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 811.872 euros (2024: 1.657.100 euros).

Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2025 e 2024, é como segue:

	2025	2024
A 1 de janeiro	162 155	317 932
Aumentos / reduções	10 113	(155 777)
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	172 268	162 155

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 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2025		2024	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Clientes	20 519 053	2 598 402	35 439 694	4 594 127
Imparidade clientes	(628 076)	-	(679 544)	-
Total Clientes	19 890 977	2 598 402	34 760 150	4 594 127

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 2.598.402 euros (2024: 4.594.127 euros) resulta de valores de caução da American Express, *acquirer* da Azores Airlines, cuja reavaliação é feita anualmente.

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 2025, a rubrica de clientes inclui um saldo de 12.153 milhares de euros (2024: 35.581 milhares de euros) que se refere à retenção efetuada por *acquirers* aquando da venda de bilhetes, a disponibilizar no momento da realização do respetivo voo. A redução do saldo face a 2024 resulta de um

processo de diversificação dos *acquirers*, tendo a Azores Airlines passado a trabalhar com entidades cuja retenção é libertada num horizonte temporal significativamente menor.

De referir que, em 2025, a rubrica de clientes inclui um saldo de 4.848 milhares de euros de dívida de hospitais públicos e unidades de saúde da Região Autónoma dos Açores (2024: 277 milhares de euros).

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2025 e 2024, é como segue:

	2025	2024
A 1 de janeiro	679 544	779 544
Aumentos / reduções	127 820	(100 000)
Utilizações	(179 288)	-
A 31 de dezembro	628 076	679 544

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.

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

	2025	2024
Caixa	3 600	4 000
Depósitos bancários	1 766 629	7 428 480
Depósitos a prazo	-	371 388
Caixa e equivalentes de caixa	1 770 229	7 803 868

14. Capital

Em 31 de dezembro de 2025, 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 2025 e 2024 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 2025 a Azores Airlines registou na rubrica de outras reservas o montante de 12.020.036 euros, referente a ganhos cambiais decorrentes da atualização cambial dos passivos de locação em USD (2024: 7.180.951 euros de perdas cambiais), 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 5.9).

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 2025 e 2024 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 2025 e 2024 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Total
A 1 de janeiro de 2025	2 433 459	8 619 633	13 621 868	24 674 960
Dotação	385 585	-	29 429 560	29 815 145
Utilização / Redução	(161 245)	(6 427 579)	(1 764 904)	(8 353 728)
Reversão	(171 110)	(2 192 054)	-	(2 363 164)
Offset	-	-	(1 006 446)	(1 006 446)
Transferências (Nota 27)	2 080 293	1 653 938	-	3 734 231
Diferenças cambiais	-	-	(1 539 071)	(1 539 071)
Desconto financeiro	-	-	799 342	799 342
A 31 de dezembro de 2025	4 566 982	1 653 938	39 540 348	45 761 268

	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

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 2025, a situação mantém-se sem desenvolvimentos relevantes pelo que não existem atualizações a este valor.

Na sequência das pré-reformas atribuídas a colaboradores da Empresa, foram detetados acordos que não se encontravam alinhados com os critérios de aceitação estabelecidos nas políticas do programa. Em resultado, a Empresa promoveu ao cancelamento unilateral das mesmas. No exercício de 2025, as responsabilidades relacionadas com as respetivas pré-reformas foram transferidas, passando a constar como provisões na rubrica de processos judiciais ou outros riscos e encargos, atendendo ao estado, à data, dos processos em curso (ver Nota 27).

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 locação 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.

No exercício de 2025, a Azores Airlines alcançou um acordo com a HiFly quanto aos montantes em dívida, o qual foi integralmente liquidado no valor de 6.428 milhares de euros. As reversões registadas no exercício no montante de 2.192 milhares de euros decorrem, essencialmente, de negociações relativas à imputação de custas processuais e de ajustes resultantes de variações cambiais associadas à provisão constituída em exercícios anteriores.

Em consonância com o descrito no ponto anterior, as responsabilidades decorrentes de pré-reformas foram, em 2025, reclassificadas como provisões (ver Nota 27).

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.

Em 2025, foram registados reforços de provisões no montante de 29.430 milhares de euros, decorrentes da atualização das estimativas de custos de manutenções futuras a realizar em diversos componentes de sete aeronaves e de um motor, considerados indispensáveis para o cumprimento das condições contratuais de *redelivery*. As utilizações, no montante de 1.765 milhares de euros, correspondem: i) à execução de trabalhos de *phase-out* da aeronave CS-TKK, no valor de 1.237 milhares de euros, cuja entrega parcial ocorreu em 31 de dezembro de 2025, ii) bem como a uma intervenção de reparação estrutural no APU da aeronave CS-TSF, no valor de 528 milhares de euros.

Na sequência da saída da aeronave CS-TKK, foi efetuado o *offset* entre a provisão para *redelivery* não utilizada e as reservas de manutenção registadas no ativo não recuperadas, atendendo à não execução integral dos trabalhos de reentrega e à não recuperação total das reservas constituídas, no valor de 1.006 milhares de euros.

Em 2024, os reforços ascenderam a 8.175 milhares de euros, igualmente resultantes da atualização das estimativas de manutenções futuras relativas a componentes de cinco aeronaves necessários ao cumprimento das condições de *redelivery*. As utilizações, no valor de 2.211 milhares de euros, respeitaram à realização de duas manutenções estruturais no *airframe* e nos trens de aterragem da aeronave CS-TKQ, exigidas ao abrigo do respetivo contrato de locação.

Custo de reestruturação

No âmbito do Plano de Reestruturação, foi constituída em 2020 uma provisão para custos associados ao programa de saídas negociadas lançado em 2021, a qual atingiu cerca de 2,7 milhões de euros em 2021, tendo sido ajustada em função das alterações ao programa e integralmente liquidada até 2024.

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 de locação

Empréstimos obtidos

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

	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Financiamentos	-	-	-	112 602	-	112 602
Descobertos bancários	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	112 602	-	112 602
Acréscimo de juros	-	-	-	-	-	-
Custos iniciais com financiamentos obtidos	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	112 602	-	112 602

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, no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, foi negociada com taxas de juro variáveis e em euros.

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

	2025	2024
Até 1 anos	-	112 602
Entre 2 e 5 anos	-	-
	-	112 602

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 de locação

A Azores Airlines regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2025, a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação sobre 9 aeronaves, 2 motores Leap-A1 e sobre vários espaços físicos decorrentes da normal atividade da Empresa. Em 31 de dezembro de 2024, o saldo reflete o impacto da locação de 10 aeronaves, 2 motores Leap-1A e dos referidos espaços físicos.

O resumo dos passivos de locação negociados pela Empresa detalha-se como se segue:

	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	33 889 656	56 308 894	90 198 550	37 402 286	81 030 564	118 432 851
	33 889 656	56 308 894	90 198 550	37 402 286	81 030 564	118 432 851

	2025	2024
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	35 133 780	38 759 831
Entre 1 e 5 anos	64 354 193	94 911 863
Mais de 5 anos	919 762	687 014
	100 407 734	134 358 708
Custos financeiros futuros das locações	(10 209 184)	(15 925 858)
Valor atual do passivo das locações	90 198 550	118 432 851

O valor atual do passivo das locações é como segue:	2025	2024
Até 1 ano	33 889 656	37 402 286
Entre 1 e 5 anos	55 515 095	80 448 260
Mais de 5 anos	793 799	582 305
	90 198 550	118 432 851

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

	Empréstimo obtidos	
	2025	2024
Saldo em 1 de janeiro	112 602	16 275 901
Recebimentos de empréstimos obtidos	-	-
Pagamentos de empréstimos bancários	(522 712)	(16 957 370)
Custos com juros (Nota 30)	974	103 831
Atualização cambial e outros	409 136	690 240
Saldo em 31 de dezembro	-	112 602

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

	Passivos de locação	
	2025	2024
Saldo em 1 de janeiro	118 432 851	113 946 293
Aumentos de locações	-	25 705 575
Renegociações	17 431 894	3 114 814
Pagamentos de locações	(40 097 166)	(40 146 607)
Custos com juros (Nota 30)	6 372 722	7 773 669
Atualização cambial e outros	(11 941 751)	8 039 108
Saldo em 31 de dezembro	90 198 550	118 432 851

18. Outras contas a pagar

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

	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros credores						
Empresas do Grupo (Nota 34)	318 665 862	182 016 450	500 682 313	247 910 318	182 016 450	429 926 768
Taxas aeronáuticas	5 097 970	-	5 097 970	5 831 717	-	5 831 717
Fornecedores de investimento	1 138 381	-	1 138 381	2 606 786	-	2 606 786
Credores diversos	850 628	-	850 628	504 347	-	504 347
Pessoal	167 481	-	167 481	172 011	-	172 011
Acréscimo de gastos						
Remunerações a liquidar	7 231 835	-	7 231 835	7 192 961	-	7 192 961
Irregularidades	5 085 367	-	5 085 367	3 870 423	-	3 870 423
Outros acréscimos	15 844 506	-	15 844 506	10 967 335	-	10 967 335
Outras contas a pagar	354 082 030	182 016 450	536 098 481	279 055 898	182 016 450	461 072 348

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, 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 2025, o saldo a pagar à SATA Holding ascende a 349,2 milhões de euros, dos quais 182 milhões de euros classificados em não corrente e 167,1 milhões de euros como corrente. Quanto ao saldo a pagar corrente no valor de 167,1 milhões de euros, 160,2 milhões de euros encontram-se em processo de conversão para prestações acessórias, no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado (ver Notas 1 e 34), motivo pelo qual não estão sujeitos ao pagamento de juros (Nota 30).

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 2024	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
Recebimentos obtidos	71 331 712	-	71 331 712
Pagamentos efetuados	(11 124 663)	-	(11 124 663)
Custos com juros e outros (Nota 30)	10 548 496	-	10 548 496
Saldo em 31 de dezembro de 2025	318 665 863	182 016 450	500 682 313

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 2026 referentes a direitos adquiridos em 2025.

A rubrica de acréscimos relativa a irregularidades de passageiros corresponde à estimativa dos encargos a suportar pela Empresa com indemnizações a passageiros e outros custos operacionais associados a reacomodações decorrentes de interrupções na operação regular. Esta estimativa integra não só gastos já incorridos e ainda em processamento, como também encargos potenciais, determinados com base no histórico observado.

O aumento verificado na rubrica de outros acréscimos, está principalmente relacionado com a inclusão de acréscimos relacionados com trabalhos de manutenção estrutural sobre um motor.

19. Outros passivos correntes

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

	2025	2024
Estado e outros entes públicos		
Segurança social	7 537 653	4 228 975
Imposto sobre o rendimento singular	3 330 669	2 415 894
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	1 238 454	1 112 808
Operações Charter	291 655	406 505
Outros passivos correntes	12 398 432	8 164 181

A rubrica de estado e outros entes públicos era composta, a 31 de dezembro de 2025, pelos montantes correspondentes a contribuições a entregar à segurança social com referência aos meses de setembro de 2024 (o qual se encontra a cumprir um acordo fracionado de pagamentos até dezembro de 2026), entregue em outubro de 2024, e aos últimos cinco meses de 2025, cuja entrega ocorre no mês seguinte à sua referência e cuja liquidação ocorreu já em 2026. Relativamente aos saldos de imposto sobre o rendimento singular, encontravam-se pendentes, no final do exercício, os pagamentos correspondentes aos meses de março e abril de 2025 (os quais se encontram a cumprir um acordo fracionado de pagamentos até junho de 2027) e os pagamentos correspondentes aos meses de novembro de e dezembro 2025, os quais foram igualmente liquidados em 2026.

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

20. Fornecedores

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

	2025	2024
Fornecedores c/c	19 344 407	29 616 406
Faturas em receção e conferência	133 666	125 141
Total fornecedores	19 478 073	29 741 547

A redução da rubrica de fornecedores está relacionada com a redução do volume de operação, conjugada com o esforço concentrado da Empresa em regularizar as dívidas a fornecedores operacionais.

21. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar

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

	2025	2024
Pagamentos por conta	48 912	97 825
Retenções na fonte	(4 463)	-
Estimativa de IRC (Nota 31)	(43 828)	(24 684)
Total	621	73 140

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados (pendentes de voo) detalhe-se da seguinte forma:

	2025	2024
Passageiros - <i>Fare</i>	23 737 253	28 630 853
Passageiros - <i>Fuel</i>	12 594 918	15 189 053
Carga	3 206	3 395
Total	36 335 377	43 823 300

A redução da rubrica de documentos pendentes de voo resulta, por um lado, da diminuição da frota, com menos uma aeronave em operação, e, por outro, da implementação da estratégia definida no Plano de Sustentabilidade, orientada para a redução da atividade operacional e para o foco em rotas com maior rentabilidade, tendo sido descontinuadas ligações com elevada *yield* mas com níveis de rentabilidade reduzidos.

23. Ativos e passivos financeiros por categoria

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

2025				
	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	50 613 529	-	-	50 613 529
Caixa e seus equivalentes	1 770 229	-	-	1 770 229
Clientes e outras contas a receber	46 297 182	-	1 488 854	47 786 036
Outros ativos correntes e não correntes	2 368 457	-	4 586 766	6 955 223
Total ativos financeiros	101 049 397	-	6 075 620	107 125 017
Passivos				
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	56 308 894	56 308 894
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	33 889 656	33 889 656
Outras contas a pagar não corrente	182 016 450	-	-	182 016 450
Fornecedores e outras contas a pagar	366 195 131	-	7 399 316	373 594 446
Total passivos financeiros	548 211 581	-	97 597 866	645 809 446

2024				
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
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

24. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2025 e 2024, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

25. Rédito

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

	2025	2024
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	16 604	10 163
Sub-total	16 604	10 163
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Voos Regulares	188 118 515	190 390 400
Cedência Pessoal	5 282 925	4 527 894
Prestação de Serviços - Mercado externo		
Voos Regulares	106 002 099	129 394 591
Operações <i>Charter</i>	7 480 792	6 773 754
Sub-total	306 884 330	331 086 639
Vendas e prestações de serviços	306 900 934	331 096 802

Em 2025 verificou-se uma redução da atividade da Empresa face a 2024, originando uma variação na receita de cerca de 24,2 milhões de euros. Foram transportados 1,6 milhões de passageiros, menos 5% que no ano anterior.

A redução das receitas registada em 2025 face a 2024 reflete, essencialmente, uma alteração do perímetro e do modelo operacional da Azores Airlines. O crescimento verificado em 2024 esteve parcialmente associado a decisões estratégicas de carácter mais expansivo, incluindo a realização de operações ACMI para a América do Norte, que apresentavam níveis de *yield* elevados, mas cuja rentabilidade económica se revelou insatisfatória. Em 2025, essas operações foram descontinuadas, no âmbito da implementação do Plano de Sustentabilidade, em conjugação com a redução da frota, resultando numa diminuição do volume de atividade e, consequentemente, do nível global de receitas (ver Nota 1.2).

26. Fornecimentos e serviços externos

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

	2025	2024
Combustíveis e Lubrificantes	65 662 562	85 666 149
<i>Handling</i>	29 783 267	33 519 659
Manutenção e aluguer de motores	29 743 364	22 081 517
Taxas aeroportuárias e relativas a voo	17 445 432	19 170 954
Fretamentos	13 694 754	28 196 892
Custos distribuição e comunicação	13 033 665	14 075 405
<i>Catering</i>	8 974 803	14 159 247
Indemnizações - bagagem e passageiros	8 939 420	10 451 438
Comissões	6 113 589	7 293 000
Deslocações e estadas	5 088 060	4 875 496
Cedência de Pessoal	2 085 027	1 750 688
Honorários e serviços especializados	1 939 978	2 837 733
Seguros	1 859 072	2 078 760
Licenças CO2	1 485 364	1 594 511
Publicidade	1 365 485	2 324 588
Rendas e alugueres	1 178 467	1 316 337
<i>Management Fee</i>	914 902	1 211 095
Documentação técnica	714 399	601 188
Vigilância e segurança	680 029	900 338
Manuseamento carga	353 234	300 363
Manutenção programas informáticos e equipamentos	324 603	344 962
Outros	1 163 870	1 525 408
Fornecimentos e serviços externos	212 543 348	256 275 730

A redução da atividade em 2025 teve impacto na redução dos custos relacionados com as rubricas de combustíveis e lubrificantes, *handling*, custos de distribuição e comunicação, comissões e taxas aeroportuárias, em conformidade com o descrito na nota anterior.

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 temporariamente removidos das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre com 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, potenciado pela escassez de peças e incremento dos seus custos de produção.

A diminuição dos custos com ACMI (fretamentos), em 2025, resulta da cessação das operações ACMI para a América do Norte contratadas no verão de 2024, no contexto da execução do Plano de Sustentabilidade, traduzindo-se numa redução dos encargos com frota externa contratada. Adicionalmente, o abandono das referidas rotas contribuiu positivamente para a diminuição dos custos com indemnizações a passageiros (ver Nota 1.2).

Em 2025, foram promovidas alterações no serviço de *catering* a bordo que, em conjunto com a implementação do modelo *Buy on Board*, a partir abril de 2025, no médio curso, e de outubro de 2025, no longo curso, contribuíram para a redução dos custos com *catering* (ver Nota 1.2).

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 detenha participações.

A rubrica de 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*.

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.

27. Gastos com o pessoal

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

	2025	2024
Remunerações		
Orgãos sociais	16 800	16 800
Pessoal	52 701 103	51 932 384
	52 717 903	51 949 184
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	10 880 339	10 759 629
Benefício contribuição definida	1 053 370	1 045 565
Custos de acção social	19 366	22 111
Outros	3 373 179	2 900 954
Sub-total	15 326 254	14 728 260
Custos com o pessoal	68 044 157	66 677 444

O aumento verificado em 2025, face a 2024, na rubrica de gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do efeito completo anual dos acordos de Empresa celebrados em 2024 com vários parceiros sociais, nomeadamente, com o pessoal de terra.

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

Plano de contribuição definida

Em 2025, 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 1.053.370 euros face a 1.045.565 euros em 2024.

Gastos de reestruturação

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

	2025	2024
Pré- reformas e reformas antecipadas	210 883	5 893 391
	210 883	5 893 391

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 de 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 neste regime em 2024 e 2025. 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.

Em 2025 foi efetuada a atualização dos pressupostos subjacentes ao reconhecimento da responsabilidade, designadamente com a atualização da taxa de desconto, revisão da idade da reforma em conformidade com as disposições legais em vigor e do reconhecimento do custo financeiro anual (juro) associado à referida responsabilidade.

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	
	2025	2024
A 1 de janeiro	15 970 095	10 997 413
<u>Gastos do exercício</u>		
Reformas antecipadas e pré-reformas	210 883	5 606 169
Variação pressupostos financeiros	-	287 222
Sub-total	210 883	5 893 391
Transferências (Nota 16)	(3 734 231)	-
Benefícios pagos pela Empresa	(1 940 739)	(920 708)
A 31 de dezembro	10 506 008	15 970 095

Na sequência das pré-reformas atribuídas a colaboradores da Empresa, foram detetados acordos que não se encontravam alinhados com os critérios de aceitação estabelecidos nas políticas do programa. Em resultado, a Empresa promoveu o cancelamento unilateral das mesmas. No exercício de 2025, as responsabilidades relacionadas com as respetivas pré-reformas foram transferidas, passando a constar como provisões na rubrica de processos judiciais ou outros riscos e encargos, atendendo ao estado, à data, dos processos em curso (ver Nota 16).

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a rubrica de obrigações de benefícios de reforma e outros ascende a 10.506 milhares de euros e 15.970 milhares de euros, respetivamente.

28. Outros rendimentos e ganhos

A rubrica de outros rendimentos e ganhos é apresentada como segue:

	2025	2024
<i>Holdback Interests</i>	461 283	3 814 172
Incentivos comerciais	225 724	816 947
Ganhos em inventários	440	157
Outros	106 343	227 512
	793 790	4 858 788

A diminuição registada na rubrica de *holdback interest* decorre da diversificação dos prestadores de serviços de *acquiring*, com condições de retenção menos conservadoras, o que originou uma redução dos montantes retidos e da correspondente retribuição associada.

29. Outros gastos e perdas

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

	2025	2024
Comissões cartões crédito	5 781 331	5 516 554
Juros de Mora	660 301	97 955
Penalidades	176 978	73 501
Impostos	57 951	16 220
Perdas em inventários	247	375
Outros	81 223	9 601
	6 758 031	5 714 206

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito.

O aumento dos gastos com juros de mora resulta, essencialmente, do acréscimo das responsabilidades vencidas no decurso do exercício, refletindo também o enquadramento operacional e financeiro da Empresa, com impactos na gestão dos prazos médios de pagamento.

30. Resultados financeiros

O detalhe dos resultados financeiros é como segue:

	2025	2024
Gastos financeiros		
Juros - partes relacionadas (Nota 34)	(10 548 496)	(8 360 769)
Juros relacionados com contratos de locação	(8 341 837)	(9 762 991)
Juros de empréstimos obtidos	(974)	(103 831)
Outros custos e perdas financeiras	(409 136)	(715 449)
	(19 300 443)	(18 943 040)
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos	24 847	36 855
Juros obtidos - partes relacionadas (Nota 34)	327 198	149 386
	352 045	186 241
Diferenças de câmbio líquidas	(5 352 838)	2 448 881
	(5 352 838)	2 448 881

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 160,2 milhões de euros da dívida à SATA Holding, a converter em Prestações Acessórias (Notas 1 e 18).

Durante o exercício de 2025, a atualização financeira do passivo da locação e demais rubricas relacionadas originaram uma redução das despesas com juros. O montante registado no ano foi de 8.342 milhares de euros (2024: 9.763 milhares de euros).

A valorização do euro face ao dólar durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, gerou ganhos resultantes da atualização cambial dos passivos de locação no montante de 12 milhões de euros. Contudo, os ganhos cambiais líquidos decorrentes da atualização cambial verificada durante o exercício de 2025 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 integralmente registadas na rubrica de outras reservas no outro rendimento integral (Notas 5.9 e 15).

31. Imposto do exercício

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido nas demonstrações financeiras, é conforme segue:

	2025	2024
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 21)	(43 828)	(24 684)
Imposto diferido (Nota 8)	(2 071 427)	370 018
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	12 672	(1 217)
Imposto sobre o rendimento	(2 102 583)	344 117

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

	2025	2024
Resultado antes de Imposto	(51 770 805)	(71 542 307)
Taxa de Imposto	14,0%	14,7%
	(7 247 913)	(10 516 719)
Diferenças permanentes	(104 234)	(37 693)
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	3 847 636	3 935 151
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	3 504 510	6 619 261
Tributação autónoma	43 828	24 684
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	(12 672)	1 217
Atualização imposto diferido - alteração de taxa imposto	2 071 427	-
Constituição de imposto diferido referente a exercícios anteriores	-	(370 018)
Imposto s/ rendimento	2 102 583	(344 117)
Taxa efetiva de imposto	-4,1%	0,5%

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

	2025	2024
Taxa de imposto	14,00%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	14,00%	14,70%

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	2025			2024		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Woldline	07-01-2025	2 000 000	EUR	2 000 000	-		-
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463 000	USD	394 043	463 000	USD	445 664
U.S. Customs and Border Protection	23-06-2025	460 000	USD	391 489	-		-
U.S. Customs and Border Protection	29-12-2023	50 000	USD	42 553	310 000	USD	298 393
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241 910	USD	205 881	241 910	USD	232 852
Greater Toronto Airports Authority	13-05-2024	280 155	CAD	174 139	280 155	CAD	187 420
AEROPORTS DE MONTREAL	08-03-2024	275 000	CAD	170 935	275 000	CAD	183 971
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176 866	CAD	109 937	176 866	CAD	118 321
Port of Oakland	15-12-2010	60 000	USD	51 064	60 000	USD	57 753
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
		4 061 900		3 595 009	1 861 900		1 579 342

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2025 a Azores Airlines apresenta uma contingência passível de divulgação no montante de 12 milhões 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 2025 e 2024, a Azores Airlines não apresenta ativos contingentes passíveis de divulgação.

34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2025, 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 2025, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram liquidadas pela SATA Holding.

Remuneração do Conselho Fiscal

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

Remuneração do Revisor oficial de contas e Auditor

A remuneração do Revisor Oficial de Contas e do Auditor referente aos serviços de revisão legal e auditoria contratual no exercício de 2025 ascendeu a 48.500 euros.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

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

	2025		2024	
	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	-	349 159 488	-	353 137 996
SATA Air Açores	-	151 513 531	-	76 780 254
SATA Gestão Aeródromos	13 046 991	-	6 426 930	-
Azores Airlines Vacation (EUA)	-	9 293	-	8 518
	13 046 991	500 682 313	6 426 930	429 926 768

	2025				2024			
	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	13 138 677	4 914 451	3 402 342	-	12 715 216	4 278 763	1 144 099	-
SATA Gestão Aeródromos	59 693	289 756	-	327 198	201 063	332 500	-	149 386
SATA Holding	914 902	106 570	7 146 155	-	1 211 095	40 359	7 216 671	-
Azores Airlines Vacation (EUA)	-	-	-	-	264 406	-	-	-
	14 113 272	5 310 777	10 548 496	327 198	14 391 780	4 651 622	8 360 769	149 386

Em 31 de dezembro de 2025 os valores a pagar à SATA Holding e à SATA Air Açores, nos montantes de 349.159 milhares de euros e de 151.514 milhares de euros, respetivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros, a taxas normais de mercado, no valor de 7.146 milhares de euros e 3.402 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 2025, 327 milhares de euros.

A rubrica de 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.

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

35. Eventos subsequentes

Conflito Médio Oriente

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

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

Neste contexto, o referido evento acarreta dois riscos distintos para a Empresa: i) por um lado, um risco associado à continuidade das operações, decorrente de eventuais perturbações nas cadeias de abastecimento de combustível e ii) por outro, um risco de incremento dos custos operacionais, com impacto potencial nos níveis de rentabilidade da atividade.

No que respeita ao risco de continuidade operacional, a Empresa mantém uma articulação contínua com os principais *stakeholders*, designadamente fornecedores de *jet fuel*, entidades reguladoras e entidades públicas relevantes, com o objetivo de monitorizar a robustez e a resiliência da cadeia de abastecimento.

Atendendo a que a atividade operacional da Empresa é maioritariamente desenvolvida numa região ultraperiférica, existe uma sensibilidade acrescida a potenciais perturbações logísticas. Neste contexto, a Empresa mantém um acompanhamento permanente da evolução da cadeia de fornecimento, por forma a antecipar e mitigar eventuais situações de escassez ou disrupção que possam comprometer a continuidade das operações.

No que se refere ao impacto nos custos operacionais, e atendendo à ausência de instrumentos financeiros de cobertura, a Empresa encontra-se exposta à evolução do preço do *jet fuel*. Neste contexto, foram implementadas medidas de mitigação, designadamente a revisão da sobretaxa de combustível e o reforço da monitorização da rentabilidade das rotas, com ajustamentos sempre que necessário. Até ao momento, as medidas de mitigação estão a ter impacto relevante na minimização do impacto dos preços dos combustíveis na rentabilidade da Empresa, sem qualquer impacto na procura.

Paralelamente, a Empresa encontra-se a proceder a uma gestão ativa da sua oferta, incluindo a revisão dos critérios de viabilidade económica das operações, podendo, numa ótica de preservação de resultados, adotar medidas de racionalização de capacidade em rotas com menor desempenho.

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

Concurso de Obrigações de Serviço Público Territorial

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

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

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

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

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

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

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

Processo de Privatização da Azores Airlines

Conforme descrito em maior detalhe na Nota 1.3, registaram-se diversos desenvolvimentos relevantes no âmbito do processo de privatização da Azores Airlines, nomeadamente a aprovação, em março de 2026, de um novo procedimento de alienação através de negociação particular, o desenvolvimento de diligências judiciais relacionadas com o procedimento anterior, bem como a definição do modelo de acompanhamento e supervisão deste novo processo, incluindo a nomeação, em 8 de maio de 2026, de uma comissão de acompanhamento e de um supervisor independente. O processo mantém-se em curso à data das presentes demonstrações financeiras, com conclusão prevista até ao final de 2026.

Liquidez do Grupo

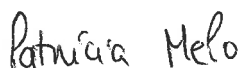
O Grupo SATA contratou dois novos financiamentos, através da SATA Air Açores. O primeiro foi contratado em janeiro no montante de 25 milhões de euros, com o aval do Governo Regional, para *revolving* de um financiamento contraído em dezembro de 2025 com maturidade a 15 de janeiro de 2026. Em março foi firmado novo financiamento, no valor de 22 milhões de euros, encontrando-se garantido por parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro relativa ao 5º ano de exploração. Estes financiamentos visam reforçar a liquidez e a estabilidade financeira do Grupo (ver Nota 1.4).

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer outros eventos subsequentes à data de relato que sejam materiais para divulgação nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

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

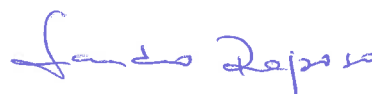


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Bernardo António Oliveira
(Administrador)

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DO EXERCÍCIO DE 2025

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais 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 2025 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

1. RELATÓRIO

I. Introdução

A SATA 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.º 1 do artigo 413.º 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.º 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, registado na CMVM sob o n.º 20160296), para Revisor Oficial de Contas da Sociedade para o mandato de 2023-2025.

II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

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

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

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



1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2025, 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 Conselho de Administração, o Revisor Oficial de Contas, o Auditor Externo, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade, o Diretor de Planeamento e Controlo, o Coordenador do Gabinete de Auditoria Interna e a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade.
3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira através de indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo, bem como da posterior análise das conclusões constantes da Certificação Legal das Contas, do Relatório de Auditoria e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2025.
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 2025 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2025.

Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos reconhecidos pelo Revisor Oficial de Contas e pelo Auditor Externo, nomeadamente: i) a derrogação dos controlos pelo órgão de gestão; ii) a continuidade das operações; iii) o reconhecimento do rédito com transporte de passageiros, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo; iv) as estimativas associadas à manutenção e *redelivery* da frota; v) a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo; vi) os benefícios de reforma; e vii) o adequado corte de operações na área de fornecedores.

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



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 2025.

8. O Conselho Fiscal tomou conhecimento da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria emitidos pelo Revisor Oficial de Contas/Auditor Externo relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, os quais expressam uma opinião com reservas sobre as demonstrações financeiras da Entidade. Neste âmbito, o Conselho Fiscal regista as seguintes matérias objeto de reserva:

a) a ausência de realização de testes de imparidade relativamente a ativos não correntes associados ao transporte aéreo, designadamente ativos sob direito de uso da frota aérea, registados em 31 de dezembro de 2025 no montante de 140 milhões de euros (31 de dezembro de 2024: 122 milhões de euros), cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da Entidade. Em resultado dos desvios negativos significativos verificados entre os resultados reais dos exercícios de 2024 e 2025 e os pressupostos constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, do período temporal das projeções constantes do referido Plano findar em 2025, bem como da incerteza referente à evolução futura da Entidade, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, iniciado em março de 2026, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, não tendo sido possível ao Revisor Oficial de Contas/Auditor Externo concluir, com razoável grau de segurança e nas atuais circunstâncias, sobre a recuperabilidade dos ativos não correntes associados ao transporte aéreo em 31 de dezembro de 2025.

b) o reconhecimento de ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais no montante de 12.678 milhares de euros em 31 de dezembro de 2025 (31 de dezembro de 2024: 14.749 milhares de euros), cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Atendendo aos resultados históricos da Entidade e aos desvios negativos significativos face ao Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, o Revisor Oficial de Contas/Auditor Externo concluiu existir uma sobreavaliação dos ativos por impostos diferidos no montante de 12.678 milhares de euros, uma subavaliação dos resultados acumulados negativos em 14.749 milhares de euros e uma sobreavaliação do resultado líquido negativo do exercício em 2.071 milhares de euros.

c) a recuperabilidade do saldo a receber da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A., registado na rubrica “Outras contas a receber”, no montante de 13.047 milhares de euros em 31 de dezembro de 2025 (31 de dezembro de 2024: 6.427 milhares de euros), cuja análise se encontra em curso no âmbito do processo de privatização da Entidade e da reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, não tendo sido possível ao Revisor Oficial de Contas/Auditor Externo quantificar, com razoável grau de segurança e nas atuais circunstâncias, o montante pelo qual a rubrica “Outras contas a receber” se encontra sobreavaliada nas demonstrações financeiras dos exercícios de 2025 e 2024.

O Conselho Fiscal analisou igualmente a matéria relativa à incerteza material relacionada com a continuidade das operações da Entidade, salientada na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria.

Em 31 de dezembro de 2025, a Entidade apresentava um capital próprio negativo no montante de 490.211 milhares de euros e um passivo corrente superior ao ativo corrente em 400.019 milhares de euros, o que configura um desequilíbrio financeiro estrutural e determina a aplicação do disposto no artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

A manutenção do pressuposto da continuidade das operações da Entidade depende da verificação de fatores significativos e incertos, nomeadamente: (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, incluindo eventual suporte financeiro adicional no âmbito das interações em curso com a Comissão Europeia; (ii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, com prazo prorrogado até 31 de dezembro de 2026; (iii) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira; (iv) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding em capital, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA; (v) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e formalização do contrato de obrigações de serviço público territorial; (vi) da concretização do processo de cisão da SATA Air Açores e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala; e (vii) da concretização do processo de privatização da Entidade.

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

2. PARECER

Exmo. Senhor Acionista da
SATA 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 relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

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

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão, da Certificação Legal das Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas e do Relatório de Auditoria emitido pelo Auditor Externo.

Tendo em consideração as informações e esclarecimentos recebidos do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria, com as quais concordamos, 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 2025;
- Seja aprovada a proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração;
- 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, 19 de maio de 2026

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 2025 (que evidencia um total de 260.565.582 euros e um total de capital próprio negativo de 490.210.606 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.873.388 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos 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 de **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

1. Em 31 de dezembro de 2025, a rubrica Ativos fixos tangíveis, no montante de 140 milhões de euros, respeita essencialmente a ativos associados ao transporte aéreo. Conforme referido na nota 5.8 do Anexo às demonstrações financeiras, não foi realizado teste de imparidade desses ativos, sendo que os pressupostos do teste de imparidade realizado no exercício de 2023, 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 na ausência de um teste de imparidade atualizado, não nos foi possível determinar o montante de eventuais perdas por imparidade que deveria ser reconhecido em 31 de dezembro de 2025 e 2024.
2. Em 31 de dezembro de 2025, na rubrica Ativos por impostos diferidos estão reconhecidos 12.678 milhares de euros (em 2024 – 14.479 euros) respeitantes a prejuízos fiscais gerados, dos quais 2.071 milhares de euros foram reconhecidos em resultados no presente exercício, conforme descrito na nota 8 do Anexo às demonstrações financeiras. A recuperação deste saldo está dependente da capacidade de serem gerados

lucros tributáveis futuros suficientes que, na fase atual de desenvolvimento do Plano de Reestruturação e do processo de privatização, apresenta ainda um grau de incerteza elevado, e, nestas circunstâncias, consideramos que este ativo e o resultado negativo do período estão sobreavaliados em 12.678 milhares de euros e 2.071 milhares de euros.

3. A rubrica Outras contas a receber inclui um saldo a receber da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A., no montante de 13.047 milhares de euros (em 2024 – 6.427 milhares de euros), cuja recuperabilidade está a ser avaliada pelo Conselho de Administração em articulação com o acionista, conforme evidenciado na nota 5.3 do Anexo às demonstrações financeiras. Nesta perspetiva, e de acordo com a informação atualmente disponível, não nos foi possível determinar as perdas por imparidade que resultarão após a conclusão desta avaliação.

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 2025, a Entidade apresentava um capital próprio negativo no montante de 490.211 milhares de euros e um passivo corrente superior ao ativo corrente em 400.019 milhares de 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) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos; (ii) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, com prazo prorrogado até 31 de dezembro de 2026; (iii) da continuidade de implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira; (iv) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding em capital, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA; (v) da renovação das concessões de serviço

público da SATA Air Açores e adjudicação formal do contrato de obrigações de serviço público territorial; e (vi) da concretização do processo de privatização da Entidade.

Salienta-se também que o conflito no Médio Oriente devido ao seu elevado grau de incerteza quanto à sua duração, extensão e intensidade poderá ter impactos relevantes a nível macroeconómico e nos mercados globais.

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 percebidas 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 efeitos das matérias referidas 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, 19 de maio de 2026

Assinado por: **Manuel Luís Fernandes Branco**
Num. de Identificação: 07802474
Data: 2026.05.19 16:09:18+00'00'

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 2025 (que evidencia um total de 260.565.582 euros e um total de capital próprio negativo de 490.210.606 euros, incluindo um resultado líquido do exercício negativo de 53.873.388 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 e possíveis 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 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos não correntes, associados ao transporte aéreo, no valor de 140.351 milhares de euros, cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da Entidade. Conforme divulgado na nota 5.8 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os desvios negativos significativos entre os resultados reais do exercício de 2024 e 2025 e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”), o período temporal das projeções do referido Plano de Reestruturação findar em 2025, bem como a incerteza referente à evolução futura da Entidade, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, iniciado em março de 2026, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, pelo que não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos ativos não correntes, associados ao transporte aéreo, à data de 31 de dezembro de 2025. O Relatório de Auditoria relativo ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 incluía uma reserva sobre a mesma matéria.

b) Em 31 de dezembro de 2025 encontra-se registado um valor de 12.678 milhares de euros (dezembro de 2024: 14.749 milhares de euros), conforme divulgado na nota 8 do anexo contendo as notas explicativas, referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, 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 2025, o respetivo ativo se encontra sobreavaliado no montante de 12.678 milhares de euros, os resultados acumulados negativos subavaliados em 14.749 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício sobreavaliado em 2.071 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Tel: +351 213 599 000 | Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social 314.000 EUR

Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.
Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal

DocID: Njg1Y2ZiNGYwMTE3NTJhYTU1ZGQ3NTc1fDEzMzY4NTAyMjg5ODUzNzU3NTIxfjB

dezembro de 2024 quanto à sobreavaliação dos ativos por impostos diferidos no montante de 14.749 milhares de euros, não sendo possível quantificar, a essa data, a alocação desse ajustamento entre resultado do exercício de 2024 e exercícios anteriores.

c) Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso a reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado. Consequentemente, conforme divulgado na nota 5.3 do anexo contendo as notas explicativas, está a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista único do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. (SATA Gestão de Aeródromos), no montante de 13.047 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 6.427 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2025, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 490.211 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 400.019 milhares de euros, não considerando os efeitos das matérias referidas na secção "Bases para a opinião com reservas".

No entanto, conforme divulgado na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente (i) da renovação pela SATA Air Açores da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, (ii) da capacidade de obtenção de financiamento dos valores futuros associados às obrigações de serviço público da Entidade, da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores) e da SATA Gestão de Aeródromos, (iii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado até 31 de dezembro de 2026 e da obtenção de eventual suporte financeiro adicional no âmbito das interações em curso com a Comissão Europeia, consubstanciado em apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iv) da concretização do processo de privatização da Entidade, (v) da concretização do processo de cisão da SATA Air Açores e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala, (vi) da conversão dos empréstimos concedidos à Entidade por empresas do Grupo SATA em capital, e (vii) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira.

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

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

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

Ênfases

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

b) Chamamos a atenção para o divulgado na nota 35 do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente no que diz respeito à elevada incerteza atual associada aos impactos do conflito no Médio Oriente no setor do transporte aéreo e, consequentemente, na atividade operacional da Entidade.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e
- f) comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

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

19 de maio de 2026

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

Signed by:


E32287B30C87408...

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

Certificado de Conclusão

Identificação de envelope: 7EBE26C8-51E0-8FBF-8072-3BD7713DD3C2
 Assunto: Complete com o Docusign: RA Sata Internacional 2025_final.docx
 Envelope fonte:
 Documentar páginas: 5
 Assinar páginas: 1
 Assinatura guiada: Ativado
 Selo com Envelopeld (ID do envelope): Desativado
 Fuso horário: (UTC) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres

Status: Concluído

Remetente do envelope:
 Ana Rita Neto
 Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de
 Melo
 Lisbon, PT 1050-121
 ana.rita.neto@pwc.com
 Endereço IP: 165.85.231.71

Rastreamento de registros

Status: Original
 19/05/2026 16:47:36

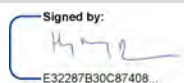
Portador: Ana Rita Neto
 ana.rita.neto@pwc.com

Local: DocuSign

Eventos do signatário

Hugo Miguel Dias
 hugo.miguel.dias@pwc.com
 Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta
 (Nenhuma)

Assinatura



Adoção de assinatura: Imagem de assinatura
 carregada
 Usando endereço IP: 165.85.231.71

Registro de hora e data

Enviado: 19/05/2026 16:48:51
 Visualizado: 19/05/2026 19:32:30
 Assinado: 19/05/2026 19:43:11

Termos de Assinatura e Registro Eletrônico:
 Não oferecido através da Docusign

Eventos do signatário presencial	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos de entrega do editor	Status	Registro de hora e data
Evento de entrega do agente	Status	Registro de hora e data
Eventos de entrega intermediários	Status	Registro de hora e data
Eventos de entrega certificados	Status	Registro de hora e data
Eventos de cópia	Status	Registro de hora e data
Eventos com testemunhas	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos do tabelião	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos de resumo do envelope	Status	Carimbo de data/hora
Envelope enviado	Com hash/criptografado	19/05/2026 16:48:51
Entrega certificada	Segurança verificada	19/05/2026 19:32:30
Assinatura concluída	Segurança verificada	19/05/2026 19:43:11
Concluído	Segurança verificada	19/05/2026 19:43:11
Eventos de pagamento	Status	Carimbo de data/hora