



2024

RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO

GESTÃO DE AERÓDROMOS



Bem-vindo a bordo

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

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

Índice

1 Grupo SATA

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

2 Modelo de Governo

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

3 Social

- 28 INDICADORES CHAVE
- 30 AS NOSSAS PESSOAS

4 Ambiente

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

5 Desempenho

- 46 INDICADORES CHAVE
- 48 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 50 TRANSPORTE AÉREO EM 2024
- 52 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 56 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 61 REGULAMENTAÇÃO
- 62 SOBRE O RELATÓRIO
- 63 GLOSSÁRIO
- 64 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

6 Anexos

- 66 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
- 69 METODOLOGIAS
- 72 ANEXOS FINANCEIROS

Mensagem

do Conselho de Administração



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

Nota Introdutória

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Continuidade das operações

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

Não obstante a existência de incertezas materiais sobre os pressupostos subjacentes à continuidade das operações, a aplicação deste pressuposto assenta na convicção do Conselho de Administração de que estão reunidas as condições necessárias para a manutenção da atividade operacional do Grupo SATA, tendo em consideração: (i) a prossecução das medidas constantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA, (iii) a conclusão favorável do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines até ao final do ano de 2025, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos da obtenção adicional de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, (v) a capacidade de financiamento da SATA no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e (vi) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.



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

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e consequente melhoria dos resultados operacionais e financeiros, tendo para o efeito desenvolvido em meados de 2024 um Plano de Sustentabilidade Financeira, composto por 41 medidas, com impacto financeiro total de cerca de 65 milhões de euros, que visam contribuir de forma decisiva para a melhoria dos resultados económicos, bem como para a redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os reflexos positivos do referido plano conduzem à expectativas de uma evolução positiva no Orçamento de 2025, e são já visíveis nos primeiros meses de 2025.

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

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

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



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



Servimos os Açores e acolhemos quem nos visita com base nos princípios que nos definem : a genuinidade no que fazemos, a hospitalidade que nos representa e a liderança com que enfrentamos cada desafio.



Visão

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

Missão

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

Valores

Genuinidade,
na paixão que temos pelo que fazemos.

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

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

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

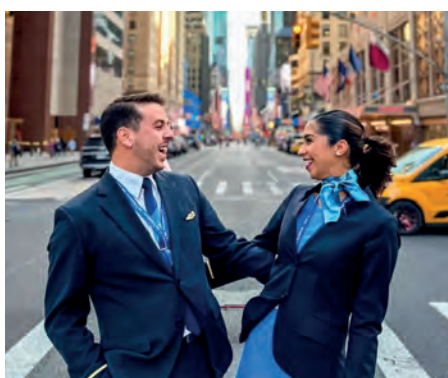




Grupo SATA

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

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



Rumo a um futuro mais sustentável

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

>> Consulte o nosso Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050 na pág 66.

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



Meta 3.4

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

Indicador:

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



Meta 5.5

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

Indicador:

- Proporção de mulheres em cargos de chefia.



Meta 8.5

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

Indicador:

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



Meta 12.4

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

Indicador:

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



Meta 13.2

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

Indicador:

Emissões totais de gases de efeito estufa por ano.



Meta 15.7

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

Indicador:

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



Meta 16-b

Promover e fazer cumprir leis e políticas não discriminatórias.

Meta 16.5

Reduzir substancialmente a corrupção e o suborno.

Meta 16.6

Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes.

Indicador:

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





Modelo de Governo

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

Alinhamento com os ODS



Modelo de Governo

Os nossos compromissos

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

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



O modelo de *Governance* assenta assim:

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

Na adoção das melhores práticas de gestão, segundo os Princípios de Bom Governo das empresas do Setor Empresarial do Estado;

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

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



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. **Realizámos diversas ações de formação e reforçámos 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 expetativas da sociedade em relação às cadeias de fornecimento**. Reconhece-se a responsabilidade das empresas em questões fundamentais como os direitos humanos, as condições laborais, a integridade, a cibersegurança e a promoção da circularidade. Para esse efeito e no âmbito do nosso processo de *procurement*, foi aprovado o Código de Conduta do Fornecedor, tendo já sido iniciado o processo de pré-avaliação de fornecedores considerando três âmbitos de risco: Financeiro, *Compliance* e ESG. Além disso, espera-se que possam contribuir para aumentar a sua transparência e a rastreabilidade.





Compliance Conformidade e Rigor

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

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

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

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

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

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

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

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

Código de Conduta - denúncias registadas na SGA	2024	2023
Potencialmente éticas	0	0
Efetivamente éticas	0	0
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	0	0
Corrupção e infrações conexas	0	0

Em consonância com o ano transato, em 2024, não se registou a submissão de qualquer denúncia ou comunicação relacionada com questões de ética ou de conduta. Especificamente no âmbito da Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas não foram recebidas quaisquer denúncias nem identificadas operações suspeitas em 2024.

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

Esta Linha de Ética assegura:

- A exaustividade, integridade e conservação das denúncias;
- A confidencialidade da identidade ou o anonimato dos 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
Vice-Presidente: Pedro Aguiar Ribeiro da Costa
Secretário: Joana Torres Decq Mota

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

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

Principais deliberações

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

FISCAL ÚNICO

Duarte Giesta & Associado, SROC, LDA.
Suplente do Fiscal Único: Duarte Felix Tavares Giesta

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Modelo de Governo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



**Teresa Mafalda Pais
de Moura Gonçalves**

**Presidente do Conselho
de Administração**

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 12 | % de participação: 100%

Pelouros

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



**Dinis Miguel
Carvalho Modesto**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 12 | % de participação: 100%

Pelouros

Direção Financeira, que inclui: i) Direção de Contabilidade e Fiscalidade e ii) Direção de Finanças Corporativas
Direção *Revenue Accounting*
Direção Geral de Serviços Partilhados que inclui: i) Sistemas de Informação; ii) Gestão de contratos; iii) Tesouraria e Gestão de Terceiros; iv) Inovação e Qualidade; v) Gestão de Projetos; vi) Compras e Logística, vii) Operações de Recursos Humanos e viii) Planeamento e Suporte
Gabinete de Despacho Aduaneiro
Gabinete de Segurança da Informação
Gabinete de Equipamentos e Património



**José Carlos
Laia Roque**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 12 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira

João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte

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

José Carlos Laia Roque
Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

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

Reuniões

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

Pelouros

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

Carla Martins Neto
Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

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

Reuniões

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

Pelouros

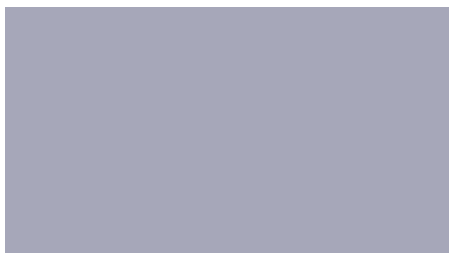
Direção Financeira que inclui: i) Direção de Contabilidade e Fiscalidade e ii) Direção de Finanças Corporativas	viii) Planeamento e Suporte
Direção Revenue Accounting	Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
Direção Geral de Serviços Partilhados, que inclui: i) Sistemas de Informação; ii) Gestão de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

Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira
João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte

Modelo de Governo

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



**Rui Miguel
Furtado Coutinho**

**Presidente do Conselho
de Administração**

Remuneração

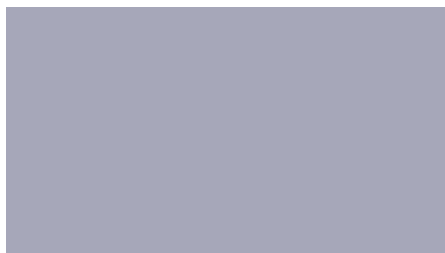
13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

Reuniões

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

Pelouros

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



**Sandro Manuel
Botelho Raposo**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração

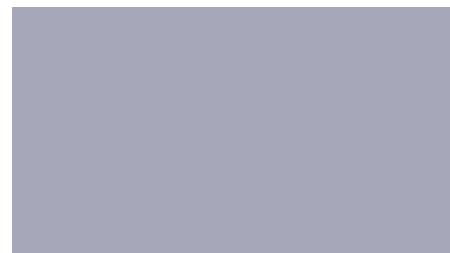
13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

Reuniões

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

Pelouros

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



**Tiago Alexandre
Carvalho dos Santos**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração

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

Reuniões

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

Pelouros

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

Gestão do risco

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

O contexto altamente regulado, as oscilações da procura e da oferta face a conjunturas externas incertas, a volatilidade dos custos operacionais, as condições operacionais exigentes e complexas, e a própria tendência de liberalização, são características intrínsecas ao próprio setor do transporte aéreo, sendo por um lado potenciadoras de exposição ao risco, mas por outro, alavancas para uma cultura de segurança operacional e de gestão de risco há muito incorporadas nos processos de gestão e no “ADN” do Grupo.

Esta cultura de segurança operacional, transversal a todas as áreas da empresa, tem permitido implementar de forma contínua mecanismos de identificação, mapeamento, monitorização e de avaliação dos riscos em processos existentes, promovendo a capacitação, implementação e atualização de novos modelos de gestão, com a finalidade de identificar o grau de vulnerabilidade e propor medidas para a sua mitigação.

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

RISCOS FINANCEIROS

Risco da taxa de câmbio

A política de gestão do risco cambial do Grupo SATA assenta na monitorização das flutuações das principais taxas de câmbio podendo, em caso de necessidade, recorrer a instrumentos financeiros derivados, como forma de limitação da exposição das empresas do grupo a este tipo de risco. Devido à imprevisibilidade do par EUR/USD, o Grupo SATA fez com que o risco da estratégia de proteção tenha sido superior em 2024 tendo optado por uma abordagem de menor proteção a curto/médio prazo e reagindo de acordo com as tendências verificadas. Deste modo, a proteção de câmbio EUR/USD fixou-se nos 20% do total de necessidades de USD neste ano o que permitiu uma poupança aproximada de 300m EUR, considerando os câmbios à data da transação da moeda.

Risco de crédito

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

Risco de liquidez e capital

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

Risco de taxa de juro

Em janeiro de 2023, diante do aumento das taxas de juro e da perspetiva da sua estabilização em níveis elevados, foi subscrito pela SATA Air Açores um plano de proteção de juros com um cap de 3% sobre a Euribor. Este plano incluiu o pagamento de prémios, com base nas taxas de juro vigentes e suas perspetivas. Com o aumento das taxas em novembro de 2023 e uma tendência de descida moderada, estimou-se que, a partir do verão de 2024, a Euribor diminuiria



gradualmente, anulando a proteção de 3%. Em maio de 2024, foi subscrito um novo produto financeiro, denominado “collar”, que oferece um cap para a Euribor e um floor mínimo, com prémio em caso de ultrapassagem do cap e pagamento caso as taxas caiam abaixo do floor. A revogação antecipada do plano anterior resultou no recebimento de 1.122.600 EUR. Com as duas soluções de proteção, foi garantida, em 2024, uma poupança de 252.932,23 EUR.

Risco de combustível

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

RISCOS GOVERNANCE

Regulamentação do setor

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

Políticos

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

Riscos de conformidade

Os riscos de conformidade referem-se à possibilidade de uma organização enfrentar consequências negativas devido ao não

cumprimento de leis, regulamentos, normas e políticas internas aplicáveis às suas operações. O Grupo SATA conta com a Direção de *Governance e Compliance Legal*, responsável por assegurar que a organização opere dentro dos limites legais, regulatórios e éticos, mitigando riscos jurídicos, financeiros e reputacionais, dispondo ainda na área operacional de um Gabinete de Monitorização da conformidade, que assegura o suporte de processos operacionais.

Capital humano

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

Ética e cultura organizacional

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

Reputação e imagem

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

Proteção de dados pessoais

Pela natureza da sua atividade, o Grupo SATA está naturalmente exposto a riscos referentes à gestão de dados e privacidade. No que diz respeito à defesa dos dados pessoais, foram implementadas diversas medidas de segurança, de caráter técnico e organizativo, de forma a

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

Gestão ambiental

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

Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

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

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

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

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

RISCOS OPERACIONAIS

Sistemas de informação e segurança da informação

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

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

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

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

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

Safety Management System

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

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

Intempéries, acidentes e outros constrangimentos

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

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

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



Social

Alinhamento com os ODS



Social

Trabalhadores

33

ano 2023: 32
ano 2022: 30

Horas de formação

897

ano 2023: 2.520
ano 2022: 1.910

Consultas médicas realizadas

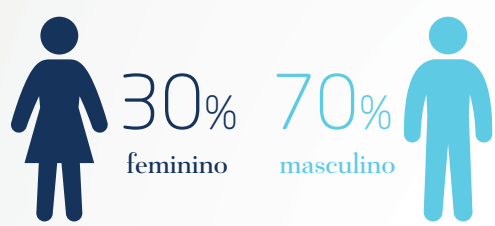
17

ano 2023: 11
ano 2022: 22

Acreditamos que as pessoas são a base do nosso sucesso. Por isso, dedicamo-nos a promover um ambiente de trabalho positivo e estimulante, que assegure a segurança e o bem-estar de todos. Em 2024, demos continuidade a iniciativas focadas na saúde e qualidade de vida, reforçando o compromisso com a valorização dos nossos trabalhadores e motivando-os a prestar um serviço de excelência em todas as áreas em que operam.

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR GÉNERO



A análise da distribuição de género na SGA revela uma maior predominância de trabalhadores do sexo masculino. Conscientes de que a diversidade e a inclusão são elementos estruturantes para o desenvolvimento de uma cultura organizacional mais dinâmica, inovadora e representativa, reiteramos o nosso compromisso com a promoção da equidade e com a valorização da riqueza inerente à diversidade de perfis no ambiente de trabalho.

TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



A distribuição geográfica dos trabalhadores da SATA Gestão de Aeródromos manteve-se inalterada face ao ano anterior, concentrando-se integralmente nas ilhas dos Açores. Este facto reforça a importância estratégica da região para a atividade e desenvolvimento das operações da empresa.

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

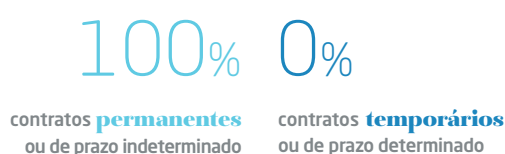
Trabalhadores por faixa etária	2024	2023	2022
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	0	1	1
Geração X (1965-1984)	18	18	18
Geração Y (1985-1999)	15	13	11
Geração Z (a partir de 2000)	0	0	0
Geração Y em funções de liderança	0	0	0

A aposta no desenvolvimento da Geração Y reflete o compromisso da empresa em promover um ambiente de trabalho diversificado e inclusivo, valorizando competências como a literacia digital, a inovação e a adaptabilidade. Simultaneamente, reconhece-se a relevância da experiência e do conhecimento das gerações anteriores.

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

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



Em 2024, todos os trabalhadores da SGA estão vinculados por contratos sem termo, o que constitui um marco relevante na política de gestão de pessoas da organização. Esta totalidade de vínculos permanentes reflete o firme compromisso do Grupo com a estabilidade e segurança no emprego, contribuindo para um ambiente laboral mais coeso, motivador e sustentável a longo prazo.

INDICADORES DE FORMAÇÃO



Em 2024, destacou-se a dinamização do plano de formação transversal Training Check-in, uma iniciativa que consistiu num conjunto de sessões formativas de participação facultativa, abordando uma ampla variedade de temas relevantes para o desenvolvimento pessoal e profissional dos trabalhadores.



SATA saudável

Consultas médicas periódicas

12

ano 2023: 11
ano 2022: 15

Consultas médicas ocasionais

1

ano 2023: 0
ano 2022: 1

Consultas médicas de admissão

4

ano 2023: 0
ano 2022: 6



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

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



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

323

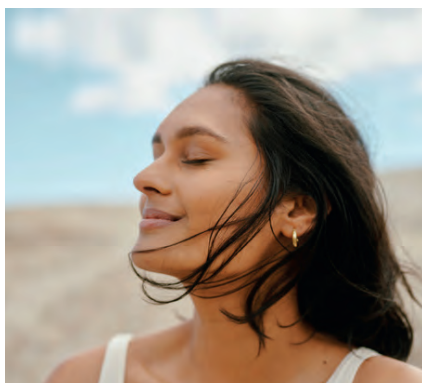
Trabalhadores inscritos na app¹

33.60

Kms percorridos no total¹

5.000€

Valor de doações¹



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

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

¹Valores referentes ao universo do Grupo SATA.

Consultas de psicologia em parceria com a Workwell

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

Consultas de psicologia efetuadas¹

310

ano 2023: 183

Atendimentos telefónicos da linha de apoio psicológico¹

2

ano 2023: 150

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

22 vídeo-consultas de nutrição

1 vídeo-consulta de sono

1 vídeo-consulta de aconselhamento financeiro

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

Participação nos “Wellbeing Games”

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

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

Ambiente

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

Alinhamento com os ODS



Ambiente

Emissões de CO₂ Âmbito 1 e 2 (tCO₂)

546

ano 2023: 543

ano 2022: 652

Fuel GSE/Viaturas (l)

18.428

ano 2023: 15.860

ano 2022: 16.811

Água (m³)

10.967

ano 2023: 11.434

ano 2022: 12.485

Eletricidade (KWh)

1.120.536

ano 2023: 1.093.856

ano 2022: 899.163

Resíduos (t)

8,98

ano 2023: 8,1

ano 2022: 8,1

Resíduos valorizados (%)

0

ano 2023: 38

ano 2022: 55



Desafios da aviação nas alterações climáticas

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

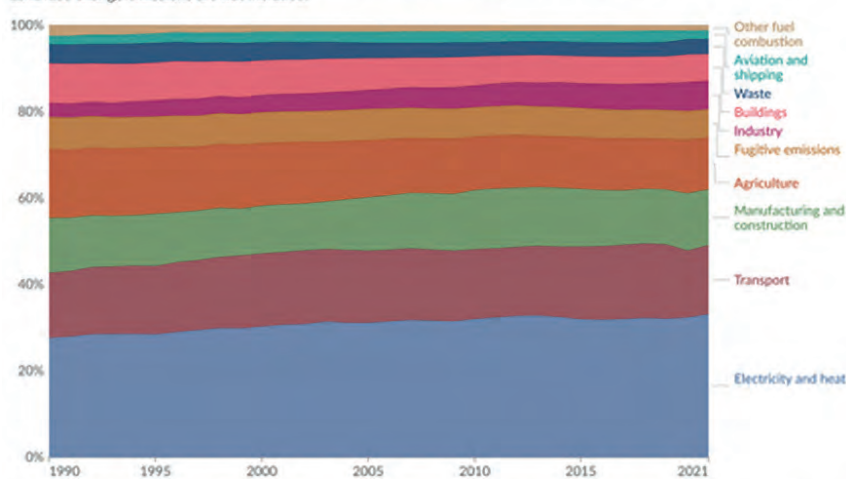
77ª Assembleia Geral Anual da IATA em 2021
e 41ª Assembleia Geral da ICAO em 2022

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

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

Greenhouse gas emissions by sector, World, 1990 to 2021

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



Data source: Climate Watch (2024)

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

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

Regulamentação EU

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



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



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

Resultados em 2024



Índices de Sustentabilidade

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

Reporte ESG

No último trimestre de 2024, o Grupo SATA iniciou os trabalhos de elaboração do Relatório de Sustentabilidade, de acordo com a Diretiva CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*), utilizando as estruturas exigidas pelas ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*). Foram estabelecidos grupos de trabalho, endereçados por temas relevantes, para obter exigível e complexa informação para o reporte (mapeamento da cadeia de valor, identificação de *stakeholders*, impactos, riscos e oportunidades, cálculo da pegada de carbono, taxonomia, entre outros).

Revisão da Política de Sustentabilidade

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

Ecovadis

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

Em 2024, submeteram, pela primeira vez, a sua performance ao questionário Ecovadis, que é uma plataforma de avaliação de sustentabilidade que fornece classificações e análises de desempenho em ESG para empresas ao nível mundial, contribuindo para a gestão de riscos ESG de fornecedores.

Continuamos a trabalhar para que, numa próxima avaliação, poderemos alcançar a medalha de Ouro.



O nosso compromisso

2030

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

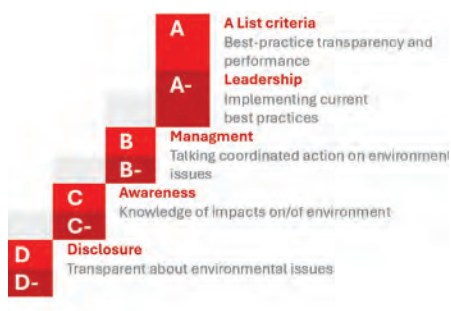




Carbon Disclosure Project

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

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



Emissões GEE

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

Os âmbitos 1 e 2, em que nos últimos anos era já calculado o CO₂ e comprados com os dados da indústria, foram também alvo de melhoria.

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

Âmbito e categoria	Emissões de GEE 2022	Emissões de GEE 2023	Emissões de GEE 2024
A1 Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	-	2,4
A1 Combustíveis de fontes móveis (tCO ₂ e)	46	44	44,3
Frota terrestre (tCO ₂ e)	46	44	44,3
Frota aérea (tCO ₂ e)	0	0	0
A1 Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO ₂ e)	-	-	-
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO ₂ e)	46	43,7	46,7
A2 Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	606	500	499,3
A2 Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO ₂ e)	-	-	499,3
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO ₂ e)	606	499,7	499,3
A3 Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO ₂ e)	-	-	5,419,6
A3 Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO ₂ e)	-	-	72,1
A3 Categoria 5 - Resíduos (tCO ₂ e)	-	-	0,2
A3 Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO ₂ e)	-	-	14,4
A3 Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO ₂ e)	-	-	40,8
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO ₂ e)	-	-	5,547,2
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	652	543,4	6,093,2

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

Eficiência energética

A SATA Gestão de Aeródromos continua a investir significativamente na otimização da eficiência energética e melhoria da qualidade do ar interior das aerogares:

- As aerogares de São Jorge e Flores dispõem de Certificados Energéticos;
- A aerogare do Pico aguarda emissão do Certificado Energético, na sequência da instalação do AVAC;
- Está prevista a Certificação Energética no projeto de execução das novas aerogares do Corvo e da Graciosa;
- Está em fase de projeto a remodelação/substituição da cobertura da aerogare de São Jorge e Flores.

Resíduos

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

Tipo de resíduo	Peso (t)
Águas oleosas	8,47
Lamas oleosas	0,51

Sistema Integrado de Gestão

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

Resíduos por ilha	2024	2023	2022
Graciosa	0,75	1,03	1,03
São Jorge	3,73	5,47	4,05
Pico	4,5	1,55	3,02
Flores	0	0	00
Corvo	0	0	

A quantidade de resíduos produzida manteve-se semelhante à produção do ano anterior.

Ao contrário de anos anteriores, não foi possível manter uma taxa de valorização constante, uma vez que foram produzidas águas e lamas provenientes dos separadores de hidrocarbonetos. Não sendo passível desta tipologia de resíduos ser valorizada, foi assegurado o seu correto encaminhamento para eliminação.

A gestão dos resíduos sólidos urbanos produzidos é assegurada pela empresa responsável de limpeza e encaminhados para destino adequado.

Resíduos encaminhados

8,98 t

ano 2023: 8,1 t
ano 2022: 8,1 t

Deposição em aterro

100%

ano 2023: 61,8%
ano 2022: 45,6%

Resíduos não perigosos

0 t

ano 2023: 0,04 t
ano 2022: 0,5t t

Valorização de resíduos

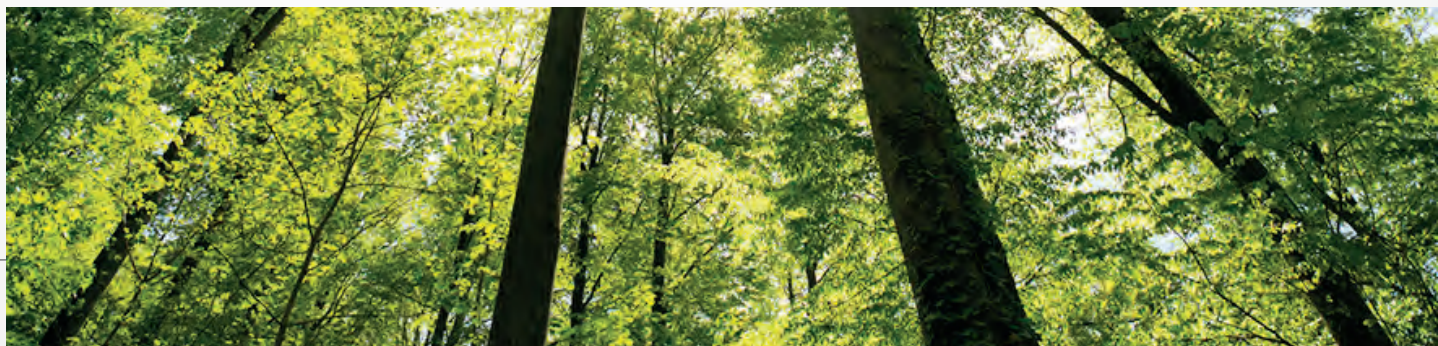
0%

ano 2023: 38,1%
ano 2022: 54,3%

Resíduos perigosos

8,98 t

ano 2023: 8,0 t
ano 2022: 7,6 t



Projetos e iniciativas



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



Cartilha de Sustentabilidade

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

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

Associados ao GRACE

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



Cluster Ação Climática

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

Membro do BCSD Portugal

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

Mitigação da ocorrência de *Bird Strike*

Na gestão da operação terrestre, a SATA Gestão de Aeródromos aposta na instalação de equipamentos sonoros e procedimentos diários para o afastamento de aves nas imediações dos aeródromos. Como medida adicional de prevenção, realiza um estudo semestral da presença de vida animal nos aeródromos.



Sensibilização Ambiental



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

Formação e capacitação

Gestão Ambiental

Em 2024, criámos e definimos um conteúdo programático, sobre Gestão Ambiental, o qual foi materializado através do lançamento de uma formação em formato *e-learning*. Esta nova abordagem garante a abrangência a todas as categorias profissionais de forma mais eficiente.

Capacitação Interna

Atentos aos desenvolvimentos do setor, tendências e orientações da União Europeia, a Direção de Sustentabilidade participa ativamente em vários eventos e formações, os quais se traduzem em conhecimento sobre temas de Sustentabilidade. Em 2024, participou em cerca de 82 ações de capacitação (*webinars*, fóruns, *working groups*, sessões de *insight*, etc.).

Página de Sustentabilidade

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

Dia Mundial da Conservação da Natureza

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

Dia Internacional de Limpeza Costeira

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

Dia Europeu da Reciclagem de Pilhas

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

Dia Nacional da Sustentabilidade

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

Dia Internacional do Lixo Zero

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

Dia Mundial do Ambiente

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

Dia Mundial da Energia

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



Desempenho

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

Desempenho

Movimento de passageiros nos Aeródromos

412.208

ano 2023: 391.910
ano 2022: 338.657

EBITDA¹ (€)

-243.531

ano 2023: 944
ano 2022: -965.811

Movimento de aeronaves nos Aeródromos

8.250

ano 2023: 7.494
ano 2022: 7.410

Resultado líquido (€)

-244.078

ano 2023: 280.078
ano 2022: -511.323

Carga e correio nos Aeródromos (ton)

1.348

ano 2023: 1.270
ano 2022: 1.271

Dívida líquida² (milhares de €)

7.417

ano 2023: 3.071
ano 2022: -343

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

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

Enquadramento Macroeconómico

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

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

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

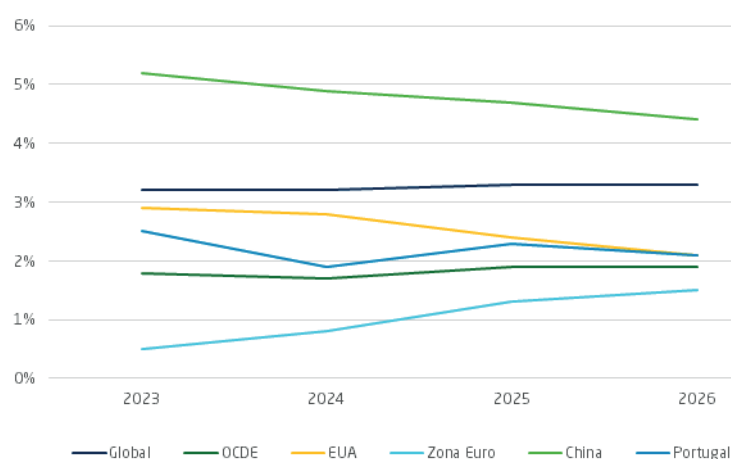
Na zona euro, o contexto continua mais desafiante...

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

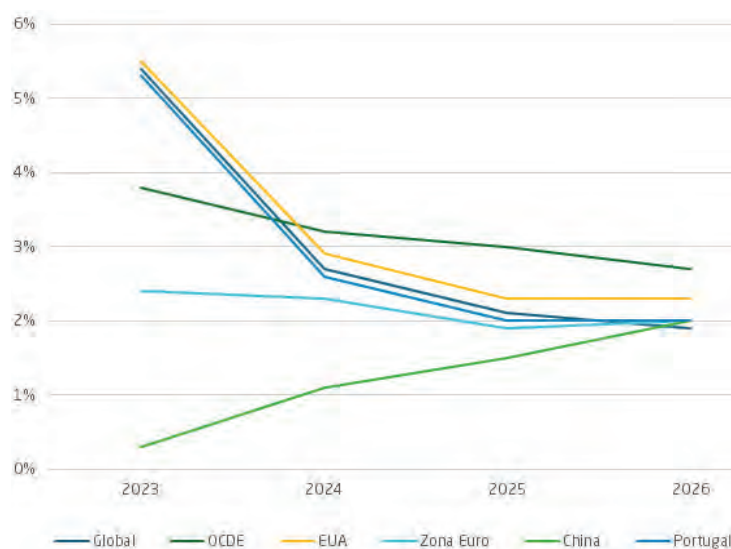
A moderação da inflação nos serviços, o abrandamento dos preços da energia e a recuperação gradual da confiança do consumidor são fatores positivos para a região. Ainda assim, o desemprego deverá manter-se relativamente estável, próximo de 6,5%, refletindo uma força de trabalho mais ativa e uma procura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

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

% Crescimento Anual GDP (PIB)¹



% Inflação¹



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

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

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

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

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

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

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



O combustível é historicamente a maior componente dos custos operacionais de uma companhia aérea. A evolução do preço do petróleo Brent, em particular, influencia significativamente os custos do combustível de aviação. Entre 2022 e 2025, o preço do petróleo (Brent) apresentou uma trajetória de alta volatilidade reflexo das tensões geopolíticas e oscilações na procura global.

Em 2022, os preços dispararam devido à guerra na Ucrânia, superando os 100 dólares por barril.

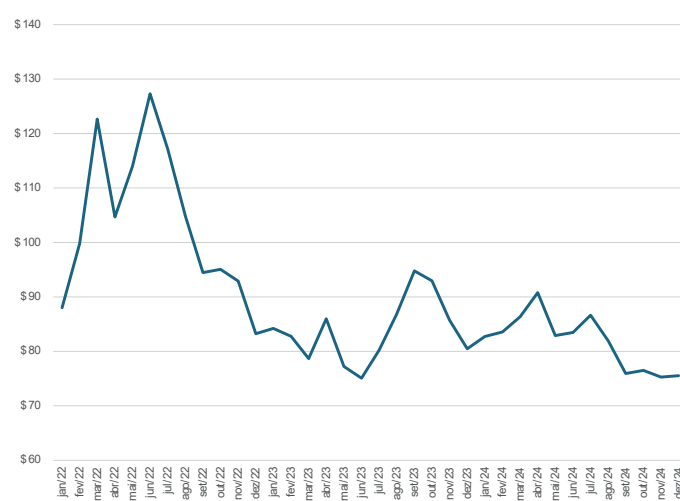
A partir de 2023, iniciou-se uma tendência de descida moderada, com os preços a oscilarem entre 75 e 95 dólares em 2024, refletindo o aumento da oferta global e a desaceleração económica. Em 2025, os valores caíram para cerca de 65 dólares, com previsões para 2026 apontando uma média entre 58 e 61 dólares por barril.

Essa volatilidade teve um impacto direto no custo dos combustíveis, cuja representatividade na estrutura de custos das companhias aéreas ascende a cerca de 30-40%.

Aumentos dos preços do petróleo e consequentemente maiores despesas com combustível trazem para as companhias aéreas uma maior pressão sobre as suas margens de lucro, exigindo desta forma uma cuidada e contínua monitorização e aplicação de estratégias de mitigação destes impactos na viabilidade financeira das transportadoras, como são exemplo as operações de hedging e cobertura sobre o preço do jet fuel.

A taxa de câmbio entre o euro (EUR) e o dólar americano (USD) tem um papel estratégico nas finanças das companhias aéreas europeias, uma vez que grande parte dos seus custos

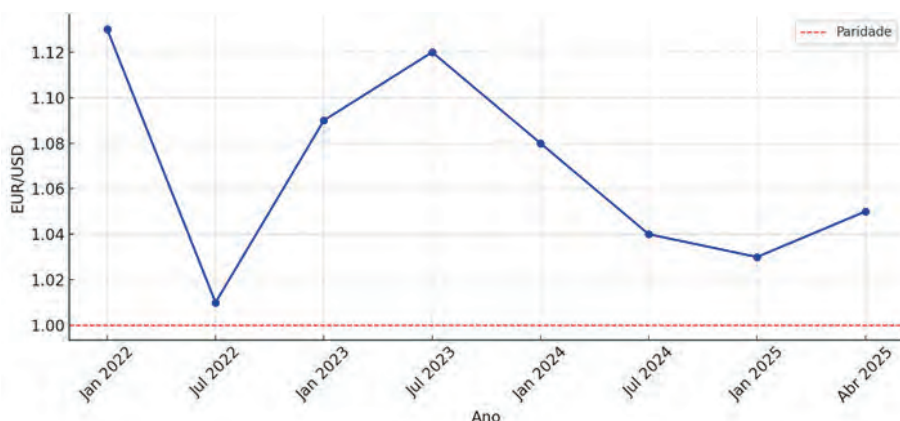
Preço do Petróleo (USD)²



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

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

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



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

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

³ Fonte: Banco Central Europeu

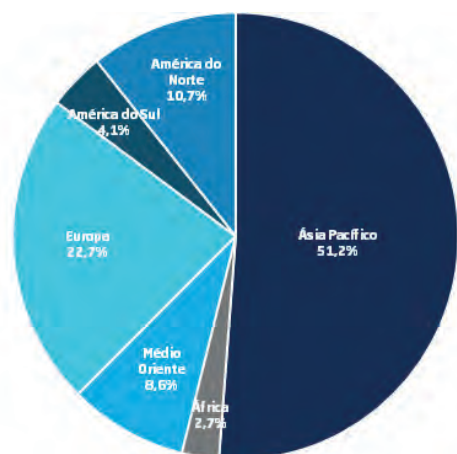
Aviação Civil enquadramento e perspectivas

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

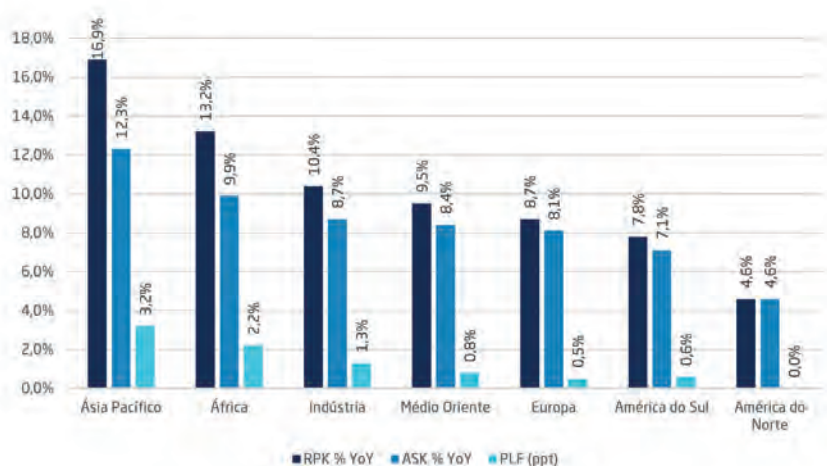
O ano de 2024 registou um crescimento recorde no tráfego de passageiros, com uma evolução de 10,4%¹ nos *Revenue Passenger Kilometer (RPK)* face ao ano anterior e ultrapassando em 3,8% os níveis de 2019.

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

Contribuição dos mercados para o crescimento da procura em 2024¹



RPK, ASK e PLF % crescimento em 2024¹



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

¹Fonte: IATA Sustainability and Economics.

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

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

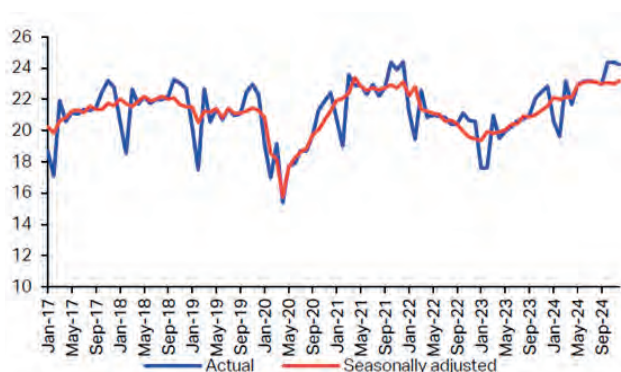
Associado ao aumento de custos com *lease*, o envelhecimento da frota gerou aumento dos gastos com manutenção e de

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

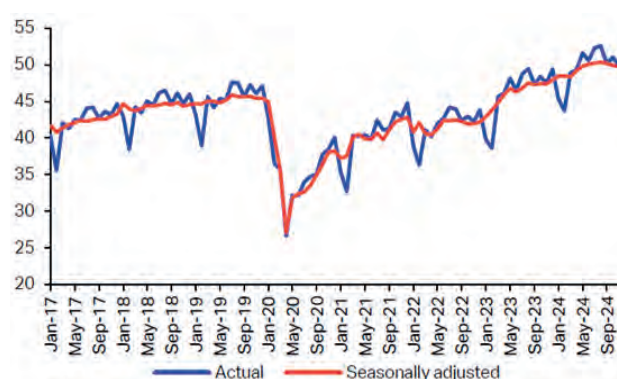
O setor é altamente regulado, tanto em termos operacionais como ambientais. Acordos internacionais, como o CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), estabelecem metas de neutralidade carbónica. Estas exigências impõem novas obrigações às companhias, mas também abrem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

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

Evolução da Procura (CTK/000Milhões)¹



Evolução da Capacidade Oferecida (ACTK/000Milhões)¹



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

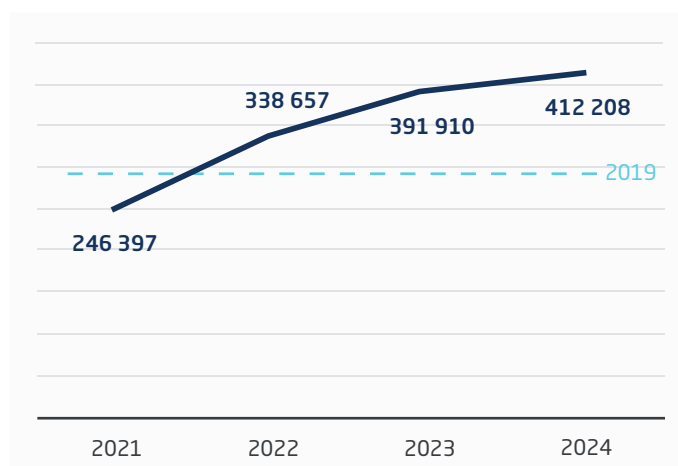
No total de 2024, a procura suportada pelo crescimento do *e-commerce* e pela necessidade de soluções eficientes nas cadeias de abastecimento essenciais para economia global, garantidas pela rapidez, segurança e fiabilidade do transporte aéreo cresceu 11,3%² face a 2023, ultrapassando desta forma os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

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

²Fonte: IATA Air Cargo Market Analysis.

Evolução do segmento de negócio

A evolução dos indicadores operacionais da SATA Gestão de Aeródromos revela um cenário de crescimento robusto e consistente do transporte aéreo na Região Autónoma dos Açores.



MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

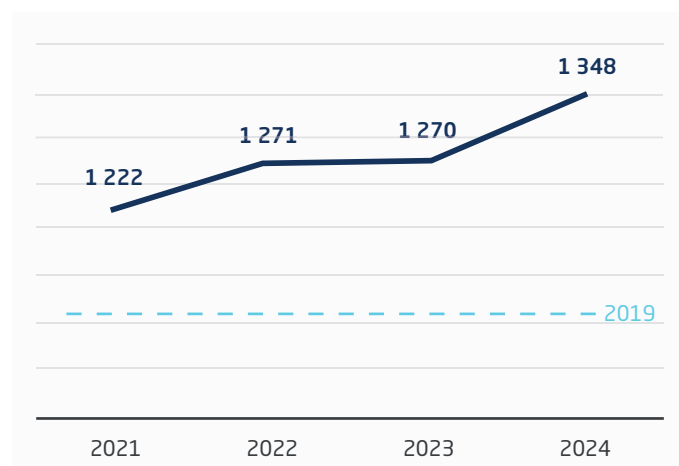
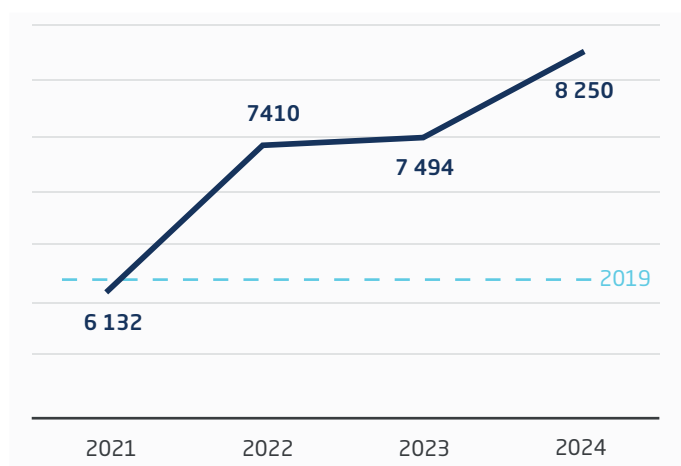
Δvs 2023: +5%
Δvs 2019: +41%

Com taxas de crescimento em todos os indicadores operacionais face a 2023, a SATA Gestão de Aeródromos acompanhou a recuperação significativa e a tendência de expansão consolidada ao longo dos últimos 4 anos no transporte de passageiros e carga entre as ilhas da Região Autónoma dos Açores.

Este progresso é particularmente notável num período de desafios globais para a aviação, marcado por crescimento da procura e pela necessidade de inovação constante. A evolução positiva reflete, não apenas uma adaptação bem-sucedida às condições do mercado, mas também um compromisso contínuo com a excelência operacional e a satisfação dos clientes.

Comparativamente ao passado recente, o aumento de 33% no número de movimentos de aeronaves, de 41%

SATA Gestão de Aeródromos



MOVIMENTO DE AERONAVES

Δvs 2023: +10%
Δvs 2019: +33%

CARGA E CORREIO NOS AERÓDROMOS (TON)

Δvs 2023: +6%
Δvs 2019: +21%

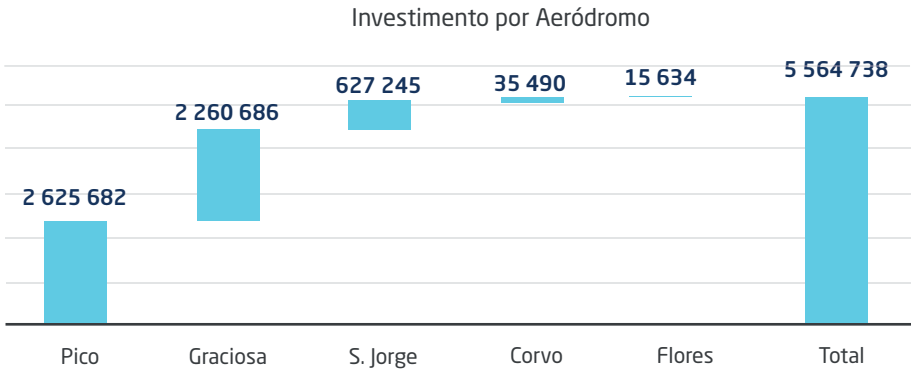
no número de passageiros movimentados e de 21% no volume de carga e correio manuseados nos aeródromos geridos pela SATA Gestão de Aeródromos, em relação ao período pré-pandemia, são um testemunho da resiliência da SATA Gestão de Aeródromos.

Estes resultados não apenas destacam a crescente relevância da empresa no cenário regional, como também refletem o impacto positivo da otimização de processos para uma experiência mais fluida para os passageiros e para maior eficiência no manuseio de cargas.

Paralelamente, o foco em práticas de sustentabilidade e em iniciativas de turismo responsável reafirma o compromisso da empresa com um desenvolvimento equilibrado que beneficia as comunidades locais e preserva os recursos naturais da região.

Investimentos

A Resolução nº 110/2024, aprovada em 16 de agosto de 2024, confirmou a transição de investimentos já em curso iniciados em anos anteriores e aprovou os novos investimentos e projetos a desenvolver pela SATA Gestão de Aeródromos, S.A. Em 2024, esses investimentos resultaram em uma faturação de 5.223.225 euros, distribuída pelas cinco Infraestruturas Aeroportuárias conforme detalhado abaixo:



Aeródromo da Ilha do Pico

- A obra de construção civil para o fornecimento e instalação de equipamentos de Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado (AVAC) na Aerogare do Aeródromo, registou algum atraso, estando em fase de conclusão;
- A obra de remodelação da envolvente da chapa metálica da Aerogare da Ilha do Pico, foi consignada em maio de 2024 à Afavias, S.A, estando a mesma a decorrer;
- Aquisição de serviços de Planeamento, Coordenação e Fiscalização da Empreitada de Remodelação da Envolvente da Chapa Metálica da Aerogare do Aeródromo em curso;
- A viatura do tipo 4x4 para o Aeródromo, adjudicada à empresa Auto Açoreana, Lda foi entregue em abril de 2024;
- A Aquisição de Serviços de Elaboração do Projeto para Substituição da Vedação do Aeródromo foi adjudicada à empresa Arquiteto Paulo Macedo & Associados;
- Foi adjudicada em agosto de 2024 a Aquisição de Serviços de Fornecimento e Instalação de um Sistema de Portas Anti-Retorno na Sala de Desembarque da Aerogare do Aeródromo à Facil Inova, Unipessoal Lda;

Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:

- Fornecimento e Montagem de Luminárias de Iluminação Exterior para a Aerogare;
- Fornecimento e Montagem de Materiais e Equipamentos Novos para Substituição dos Sistemas de Iluminação de Pista;
- Fornecimento e Instalação de Spares para as Viaturas de Combate a Incêndios;

- Fornecimento e Montagem de Painéis de Sinalização Vertical de Pista;
- Aquisição de Serviços de Manutenção Corretiva na Ambulância do Aeródromo;
- Aquisição de Serviços de Flight Checks ao ILS;
- Aquisição de Serviços de Reparação/Revitalização do Motor da Viatura de Combate a Incêndios (01);
- Aquisição de Serviços de Reparação/Revitalização do Motor da Viatura de Combate a Incêndios (02).

Aeródromo da Ilha de São Jorge

- A Viatura do Tipo 4x4 para o Aeródromo, adjudicada à empresa Auto Açoreana, Lda (TOYOTA) foi entregue em abril de 2024;
- A Empreitada de Ampliação do Parque de Estacionamento (junto à Torre de Controlo) do Aeródromo foi rececionada em abril de 2024;
- A Empreitada de Execução do Grooving na Pista do Aeródromo foi rececionada em setembro de 2024;
- A Aquisição de Serviços de Elaboração do Projeto para Substituição da Vedação do Aeródromo foi adjudicada à empresa Arquiteto Paulo Macedo & Associados;

Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:

- Fornecimento e Instalação de Spares para as Viaturas de Combate a Incêndios;
- Reparação/Revitalização do Motor da Viatura de Combate a Incêndios (03);

- Fornecimento e Instalação de uma Câmara CCTV na Pista 13 do Aeródromo;
- Trabalhos de Reparação do Troço da Vedação a Norte da Pista do Aeródromo;
- Fornecimento e Instalação da Antena do DME e de um Protetor Contra Trovoadas;
- Aquisição de Serviços de Reparação e Instalação do Módulo Drive Unit do DVOR;
- Aquisição de Serviços de Flight Checks ao VOR;
- Aquisição de Serviços de Flight Checks aos PAPIS.

Aeródromo da Ilha Graciosa

- Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica para o Aeródromo: Processo judicial está a decorrer no Tribunal de Ponta Delgada devido ao pedido de Resolução do Contrato; Processo que se mantém em contencioso;
- A Viatura do Tipo 4x4 para o Aeródromo, adjudicada à empresa Auto Açoreana, Lda foi entregue em abril de 2024;
- Desenvolvimento dos trabalhos relativos à "Empreitada de Requalificação e Ampliação da Aerogare do Aeródromo da Ilha Graciosa;

Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:

- Fornecimento e Montagem de uma Unidade de Controlo CCR para o Sistema de PAPI's;
- Fornecimento e Montagem de Bombas de Enchimento das Viaturas de Combate a Incêndios e Vasos de Expansão.

Aeródromo da Ilha do Corvo

- O investimento para a Execução da Empreitada de Ampliação e Remodelação da Aerogare e do Edifício SSLCI do Aeródromo transitou para a Tutela;
 - Foi adjudicado ao fornecedor José Carlos Silva Unipessoal, Lda os Trabalhos de Substituição da Vedação na Cabeceira da Pista 29 do Aeródromo, por Contrato assinado em dezembro de 2024;
 - Foi adjudicado ao fornecedor José Carlos Silva Unipessoal, Lda a Empreitada de Remodelação do Revestimento da Envolvente Exterior da Torre;
 - Foi adjudicado à Segma o Fornecimento e Instalação de 2 Consolas de Chão para a Torre de Controlo;
- Foram concluídos diversos fornecimentos/trabalhos e prestações de serviços, designadamente:
- Fornecimento e Instalação de um Sistema de Afastamento de Aves para a Viatura "MiniVan" Elétrica do Aeródromo;
 - Trabalhos de Drenagem de Águas Pluviais na Cabeceira da Pista 11.

Aerogare da Ilha das Flores

- Foi concluída a Certificação Energética do Edifício da Aerogare do Aeródromo;
- Adjudicada à empresa Arquiteto Paulo Macedo a Aquisição

de Serviços de Elaboração dos Projetos das Especialidades de AVAC, SCIE e Iluminação no âmbito das Obras de Conservação da Aerogare, por Contrato assinado em janeiro de 2024;

- Adjudicado ao fornecedor João Lopes os Trabalhos de Construção Civil para Substituição de Calhas de Escoamento e Sinalética no Parque de Estacionamento da Aerogare;
- Adjudicado à empresa Tiago José Arruda Silva - Alumínios & Jardins os Trabalhos de Substituição de Caixilhos nas Salas de Embarque e Desembarque da Aerogare.

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

- Em curso a Aquisição de Serviços de Assistência Técnica e Manutenção Preventiva e Corretiva das Viaturas de Combate a Incêndios nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo, pelo período de 3 anos (set/23 a set/26);
- Em curso a Aquisição de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica a Portas Automáticas, Persianas Motorizadas e Portões Seccionados dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Aerogare das Flores, pelo período de 3 anos (out/23 a out/26);
- Em curso a Aquisição de Serviços de Manutenção e Assistência Técnica aos Sistemas de Segurança dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e da Aerogare das Flores, pelo período de 3 anos (out/23 a out/26);
- Em curso a Aquisição de Serviços de Manutenção Preventiva aos Equipamentos Eletromecânicos dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa, Corvo e da Aerogare da Ilha das Flores, pelo período de 3 anos (dez/23 a dez/26);
- Em curso o procedimento de contratação pública para a Aquisição de Serviços de Fornecimento e Instalação de 4 Detetores de Vestígios de Explosivos (DVE's) para os Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo;
- Em curso a Aquisição de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo, pelo período de 3 anos (dez/23 a dez/26);
- Em curso a Aquisição de Serviços de Controlo de Pragas, Desratização e Desbaratização, nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa e na Aerogare da Ilha das Flores, pelo período de 3 anos (jul/23 a jul/26);
- Em curso o procedimento de contratação pública para a Aquisição de Serviços de Fornecimento e Instalação de duas Máquinas de Raio-X para a Zona das Cargas do Aeródromo da Ilha do Pico e para a Zona de Rastreio de Bagagem de Porão e Carga do Aeródromo da Ilha de São Jorge;
- Concluída a Aquisição de Serviços de Fornecimento e Instalação de Rádios Portáteis para os Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo.

Análise de resultados

Ganhos operacionais

A SATA Gestão de Aeródromos, encerra o ano de 2024 com um crescimento de 1% em termos homólogos dos seus Ganhos Operacionais, cerca de 38 mil euros, registrando, em termos globais, uma estabilização, face ao ano de 2023. Ainda assim, ao analisarmos o detalhe das diferentes rubricas que compõem os Ganhos Operacionais, verificamos comportamentos distintos, melhor explicitados em seguida.

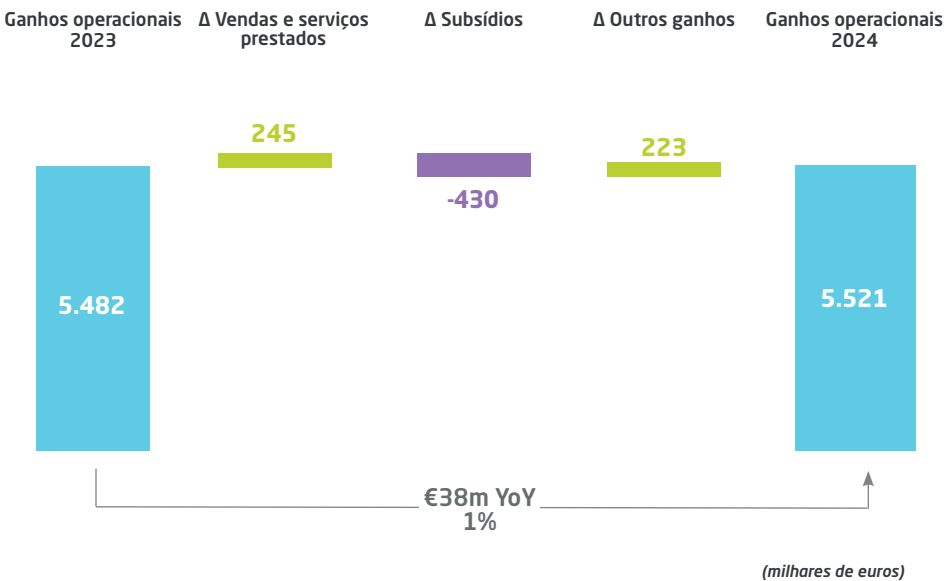
Em 2024, a rubrica de Vendas e Serviços da SATA Gestão de Aeródromos cresceu 6%, um acréscimo de 245 mil euros em relação a 2023, resultado da exploração aeroportuária, em linha com o aumento de tráfego nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores, muito assente no aumento de produção verificado na SATA Air Açores.

A variação homóloga registada na rubrica de Subsídios de 430 mil euros negativos, resulta do registo dos montantes estimados a título de reposição do reequilíbrio financeiro, no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, referente aos períodos de 2022/2023 de 1.194 mil euros, enquanto em 2023 foram registados referentes aos períodos de 2020-21 e 2021-22, os montantes de 825 e 799 mil euros, respetivamente.

Relativamente à variação a que assistimos na rubrica de Outros Ganhos, despesas anteriormente registadas como custo, associadas a obras financiadas pelo Governo, passam a ser reconhecidas pelo GRA ao abrigo do novo protocolo publicado. Esta alteração implica que os encargos previamente considerados deixam de impactar os resultados da Empresa, gerando este ano de 2024, um

milhares de euros	2024	2023	2022	Δ % 23	Δ % 22
Vendas e serviços prestados	4.102	3.857	3.456	6%	19%
Subsídios	1.194	1.624	0	-26%	-
Outros ganhos	224	1	0	>100%	-
Ganhos operacionais	5.521	5.482	3.456	1%	60%

*Não considera imparidades (critério EBITDA).

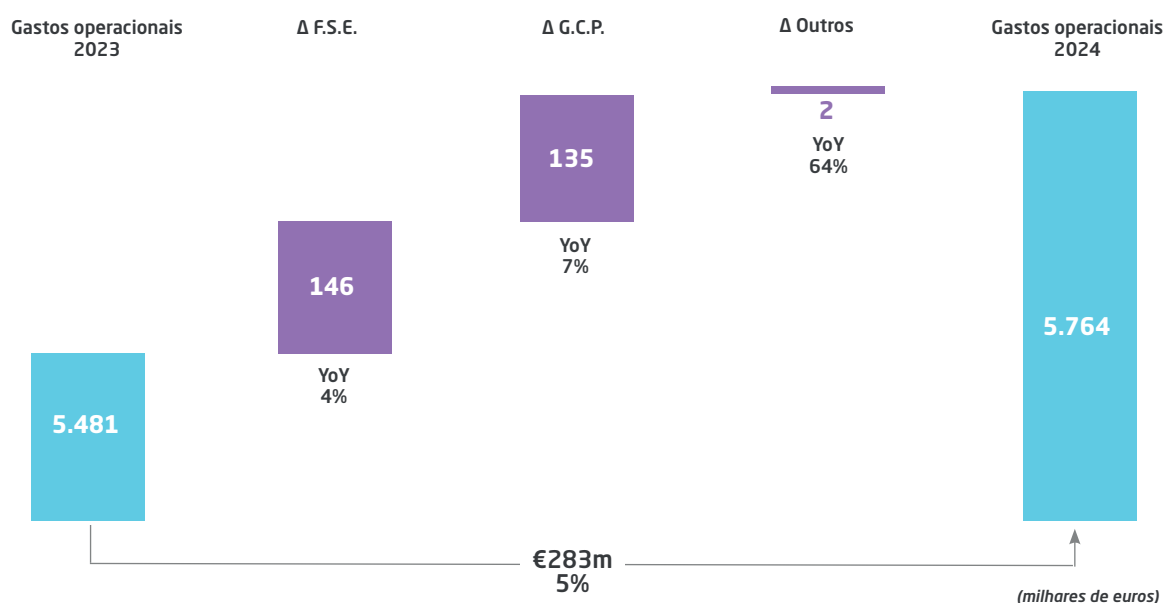


efeito positivo que anula o impacto contabilístico dos exercícios anteriores. Em síntese, se forem expurgados os fatores extraordinários de 2024, nomeadamente a evolução registada nos subsídios, e se analisarmos as componentes dos Ganhos Operacionais diretamente relacionadas com a operação de 2024, concluiu-se que se verifica uma tendência de crescimento

expressiva, alinhada com a expansão consolidada ao longo dos últimos 4 anos no transporte de passageiros e carga entre as ilhas da Região Autónoma dos Açores.

Gastos operacionais¹

O volume de gastos operacionais na SATA Gestão de Aeródromos, apresentou em 2024 um crescimento de 5% comparativamente ao exercício de 2023.



A rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE), deduzida de gastos com cedência de pessoal, aumenta 4% face ao exercício anterior, cerca de 146 mil euros.

Apesar de, na sua maioria, as rubricas aqui contempladas apresentarem alguma estabilidade comparativamente a 2023, destaca-se o crescimento de 9% na rubrica de gastos com serviços de vigilância e segurança (+207 mil euros), o maior contributo para o aumento da rubrica de FSE, motivado sobretudo pela atualização de protocolos com as Associações de Bombeiros e o aumento operacional registado entre 2023 e 2024. Esta variação acaba por ser, em parte, mitigada pela variação em sentido oposto, de -9,4% nas rubricas de

Conservação e Reparação (-62 mil euros) e eletricidade -21% (-40 mil euros).

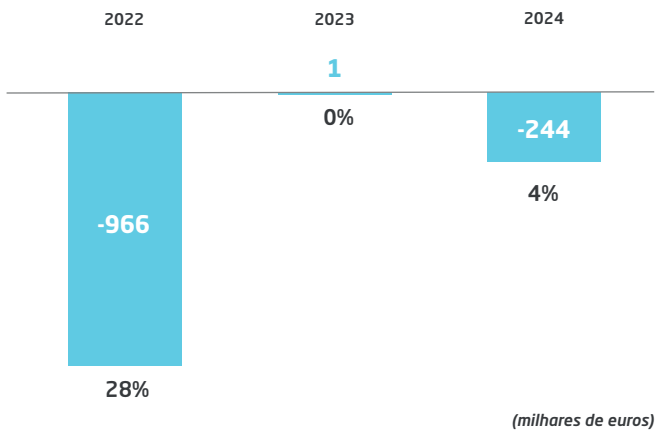
Os Gastos com Pessoal², considerando a rubrica de cedência de pessoal, apresentaram um aumento de 135 mil euros, correspondendo a um crescimento de 7% em relação a 2023, principalmente pela atualização de tabelas salariais e ao descongelamento de carreiras.

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

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

Análise de resultados

EBITDA e Margem EBITDA



O ano de 2024 registou uma redução no valor de EBITDA na SATA Gestão de Aeródromos, reflexo do crescimento (YoY:5%) dos gastos operacionais com impacto direto no EBITDA, nomeadamente, fornecimentos e serviços externos e gastos com pessoal.

Após registar em 2023 um EBITDA marginalmente positivo de 944 euros, o crescimento já referido dos gastos operacionais superou a evolução registada ao nível dos ganhos, que em 2023 foi condicionada pela redução do montante registado na rubrica de subsídios à exploração, decorrentes do contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e aerogare das Flores.

EBIT

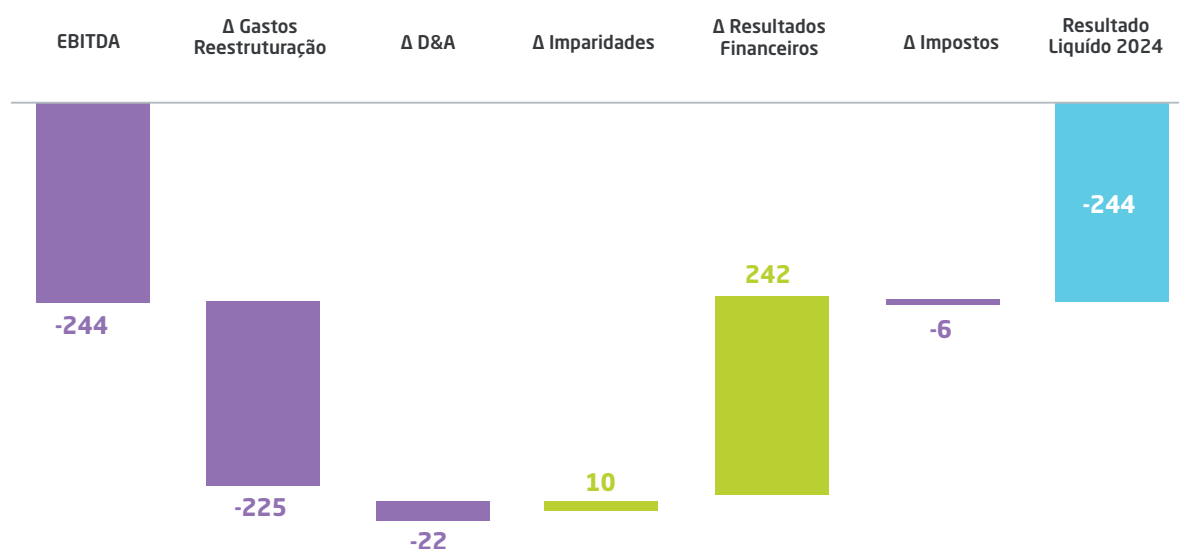
EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2024	2023	2022
EBITDA	-243.531	944	-965.811
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-22.098	-19.637	-15.968
Gastos de Reestruturação	-224.529	53.022	-50.212
Imparidades	10.300	9.400	10.500
EBIT/Resultado Operacional	-479.857	43.729	-1.021.491

Os efeitos da deterioração do EBITDA em 2024 refletiram-se no Resultado Operacional da SATA Gestão de Aeródromos.

O resultado operacional do exercício de 2024 totalizou 480 mil euros negativos, registando uma variação de 524 mil euros face ao ano transato, consequência da deterioração verificada no EBITDA, acrescida do aumento de custos com reestruturação resultante de um acordo de pré-reforma.

Resultado Líquido

Em 2024, a SATA Gestão de Aeródromos apresenta um resultado líquido negativo de 244 mil euros, uma deterioração de 524 mil euros em relação aos 280 mil euros registados em 2023.



Esta deterioração ao nível do resultado líquido, face ao ano anterior, resulta na sua grande parte das variações verificadas nas rubricas de EBITDA, com uma queda de 244 mil euros face ao registado no exercício anterior, à qual acresce o impacto da rubrica de Gastos de Reestruturação na ordem dos 225 mil euros, resultante de um acordo de pré-reforma.

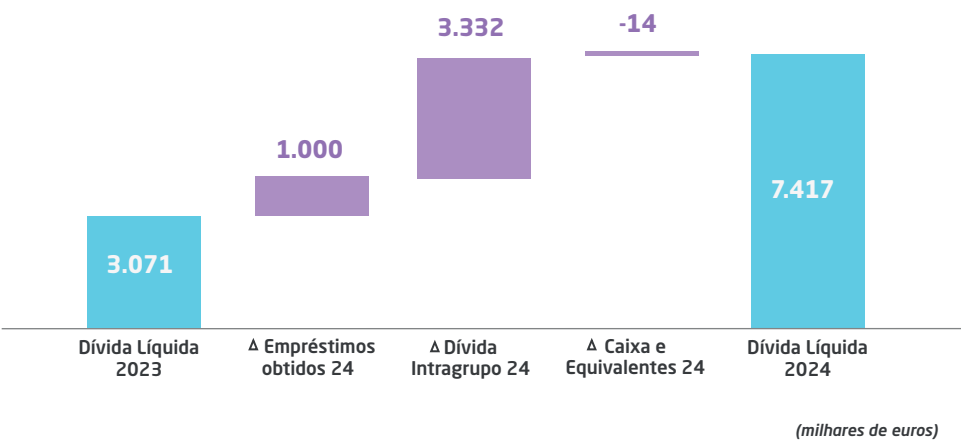
de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado, permitiram a recuperação parcial dos impactos referidos ao nível de EBITDA e Gastos de Reestruturação.

Os resultados financeiros, positivos em 242 mil euros, resultado do débito de juros às empresas do Grupo, SATA Holding e SATA Air Açores por conta de empréstimos concedidos para apoio

Dívida Líquida¹

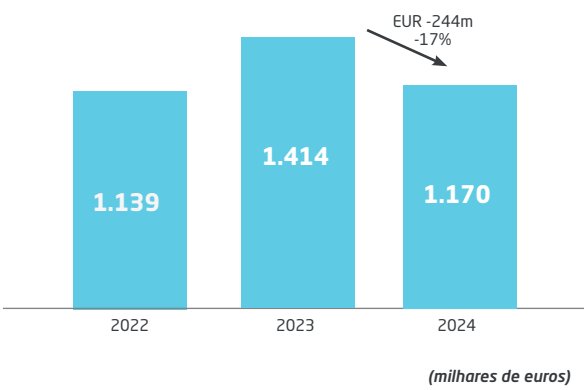
Durante o exercício de 2024, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 4,3 milhões de euros.

Para o apuramento do indicador de dívida líquida da SATA Gestão de Aeródromos, destaca-se o aumento de 1 e 3 milhões de euros do valor de financiamentos bancários e dívida intra-grupo, respetivamente, que em conjunto com uma diminuição de 14 mil euros na rubrica de Disponibilidades, eleva em 2024 o valor deste indicador na SATA Gestão de Aeródromos para 7.417 mil euros.



Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2024 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da SATA Gestão de Aeródromos, cujo valor era a 31 de dezembro de 2024 de 1.170.016 euros.



¹ Não são incluídos os adiantamentos com o SRTMI

Regulamentação

Enumeramos abaixo algumas das alterações legislativas publicadas em 2024 com maior impacto na atividade da SATA Gestão de Aeródromos.

No contexto Nacional e comunitário foram publicados os seguintes regulamentos no decorrer de 2024:

- Regulamento (UE) 2024/573 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de fevereiro de 2024, relativo aos gases fluorados com efeito de estufa, que altera a Diretiva (UE) 2019/1937 e que revoga o Regulamento (UE) n. 517/2014 > Requisitos a assegurar na manutenção dos equipamentos contendo gases fluorados (ex. chiller, ar condicionado);
- Regulamento de Execução (UE) 2024/2174 da Comissão, estabelece regras de execução do Regulamento (UE) 2024/573 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao modelo dos rótulos de determinados produtos e equipamentos que contêm gases fluorados com efeito de estufa e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2015/2068 da Comissão. > Requisitos a introduzir aquando da aquisição de equipamentos contendo gases fluorados (ex. chiller, ar condicionado);
- Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, Realização do Céu Único Europeu;
- Regulamento n.º 944/2024, de 22 de agosto, regulamenta o acesso de pessoas às áreas restritas e condicionadas dos aeródromos e aeroportos nacionais com implicações na revisão do Plano de Segurança Aeroportuário.

No contexto regional, não foram publicados diplomas no decorrer de 2024 com impacto nas atividades da SGA.

A ANAC publicou as seguintes Circulares e Regulamentos no decorrer de 2024:

- Circular de Informação Aeronáutica nº 03/2024, Questionário PNSOA 2022-2024 (revisão 1) - Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação;
- Circular de Informação Aeronáutica nº 06/2024, Sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências relativas a operações com aeronaves tripuladas e não tripuladas, fatores técnicos, manutenção e reparação de aeronaves, tráfego aéreo, aeródromos e operações em terra;
- Instrução de Segurança da Aviação Civil n.º 10: Dever de reporte de incidentes de segurança (Security).

A EASA publicou as seguintes Circulares e Regulamentos no decorrer de 2024:

- Regulamento Delegado (UE) 2024/1400 da Comissão de 13 de março de 2024, que altera o Regulamento (UE) n. 139/2014 no que se refere à segurança dos aeródromos, à mudança de operador de aeródromo e à comunicação de ocorrências. Entrada em vigor a 04 de maio de 2025; Introdução de novos procedimentos para a Gestão do Aeródromo;
- Regulamento Delegado (UE) 2024/405 da Comissão, de 30 de janeiro de 2024, que altera o Regulamento (UE) n. 139/2014 no que diz respeito à utilização de sinais em caso de avaria das radiocomunicações. A SATA Gestão de Aeródromo não possui lanterna de sinais no Aeródromo, não sendo por isso aplicável à data;
- Regulamento de Execução (EU) 2024/894 da Comissão de 13 de março de 2024, que altera o Regulamento (UE) n. 139/2014 no respeitante aos relatórios de ocorrências (sem necessidade de alterações no Sistema de Gestão).



Sobre o relatório

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

O relatório incide sobre a atividade do Grupo SATA durante o ano de 2024 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho do Grupo.

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

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

Verificação externa

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

Contactos

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



Glossário

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

AZEA Aliança Zero Emissões para a Aviação.

BCE Banco Central Europeu.

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

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

CELE Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

CO₂ Dióxido de Carbono.

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

EBIT Earnings Before Interest and Taxes.

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

EPD Encarregado de Proteção de Dados.

ERA European Regional Airlines Association.

ESG Environmental, Social, and Corporate Governance.

ETS Emissions Trading System.

FUEL Combustível.

GEE Gases com Efeito de Estufa.

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

GSE Ground Support Equipment.

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

HICO Índice harmonizado de preços no consumidor.

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

ICOP IATA Carbon Off set Program.

IEEnvA Environmental Assessment Program.

INE Instituto Nacional de Estatística.

IFRS International Financial Reporting Standards.

Jet fuel Combustível para aviões.

Load Factor Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

ODS Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

ONG organização privada sem fins lucrativos.

OPEP Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

OSP obrigações de serviço público.

PIB Produto Interno Bruto.

p.p. Pontos percentuais.

R.A.A. Região Autónoma dos Açores.

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

RSU Resíduos sólidos urbanos.

SAF Sustainable Aviation Fuel.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SPER Setor Público Empresarial Regional.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

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

SUP Plástico de utilização única.

t CO_{2e} Toneladas de CO₂ equivalente.

UE União Europeia.



Aplicação de Resultados

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

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 244.077,96 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 14 de julho de 2025

Conselho de Administração



Rui Miguel Furtado Coutinho
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Administrador)



Anexos

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG) 2022-2050
Metodologias
Anexos financeiros

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2024
Implementar e divulgar um Relatório Anual de Sustentabilidade.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022. Relatório de Sustentabilidade 2021, publicado no site oficial www.azoresairlines.pt
Elaborar e divulgar uma Política de Sustentabilidade para o Grupo SATA, que subscreva compromissos baseados na estratégia do ESG.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022. Política de Sustentabilidade do Grupo SATA, de 27 de julho de 2022, publicada nos canais de comunicação internos e externos da organização.
Identificar internamente as prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores.	Final de 2022	●●● Concluído em 2022: definição de indicadores no Relatório de Sustentabilidade 2021 e no Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050. Concluído em 2023: consulta e análise de propostas para apoio na elaboração da análise de materialidade, análise de dupla materialidade, análise gap CSRD incluindo o cumprimento do ESRS, elaboração do relatório de sustentabilidade de acordo com a Diretiva CSRD e Taxonomia, cálculo de pegada de carbono. Concluído em 2024: Início dos trabalhos de recolha de informação necessárias para elaboração do Relatório de Sustentabilidade, de acordo com os requisitos CSRD (análise de dupla materialidade, cálculo da pegada do carbono, Taxonomia, etc.).
Realização de ações e publicação de artigos alusivos a dias de calendários relacionados com a Sustentabilidade (ex.: Dia Mundial da Árvore, da Terra, da Água).	Final de 2022	✔ Iniciado em 2022: As campanhas são divulgadas nos canais internos e externos da organização, nomeadamente, email Ibelong, Bloque interno “Voamos Juntos”, SharePoint da Direção de Sustentabilidade, no Relatório de Integrado e site oficial.
Reforçar a participação do Grupo SATA no projeto de Cartilha de Sustentabilidade dos Açores, com a definição e medição de 3 compromissos anuais.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022 e 2023: o Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade com a definição três objetivos: 1 – Implementação de um Relatório Anual de Sustentabilidade 2 – Definição de prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores 3 – Definição de uma estratégia colaborativa de operacionalização do projeto “SATA Forest” Concluído em 2024: O Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade, no momento priorizar, estabelecendo os seguintes objetivos: 1 – Realização de uma consulta a <i>stakeholders</i> (interna ou externa) 2 – Realização do exercício da dupla materialidade 3 – Definição de um novo ciclo de sustentabilidade (estratégia), assente nos temas materiais e ambições para os próximos anos.
Otimizar a monitorização de indicadores, estabelecendo mecanismos de avaliação e controlo dos consumos de eletricidade e água, em 100% dos estabelecimentos ocupados pelo Grupo SATA.	Final de 2022	✔ Desenvolvido em 2022: em curso a análise de uma metodologia adequada para a monitorização do consumo de eletricidade e água, através do sistema de faturação. Desenvolvido em 2023: a metodologia da contabilização do consumo unitário de eletricidade e água está a ser ultimado pela Direção de Sistemas de Informação e Direção Financeira. Espera-se que entre em produção em 2024. Concluído em 2024: Metodologia em produção, tendo já sido obtidos resultados desta monitorização.
Melhorar a comunicação externa, com a otimização do site oficial, com a introdução e desenvolvimento de informação sobre a Sustentabilidade do Grupo SATA.	Final de 2022	✔ Concluído em 2022: criada uma página de Sustentabilidade no site oficial www.azoresairlines.pt/pt-pt/institucional/sustentabilidade .
Aderir ao BCSD (<i>Business Council for Sustainable Development</i>) Portugal, com vista a participar em projetos e grupos de trabalho dedicados ao tema da sustentabilidade, nomeadamente: neutralidade carbónica, biodiversidade e capital natural, cadeia de valor, economia circular, <i>sustainable finance</i> e cidades sustentáveis.	Final de 2022	✔ Concluído em 2023: Grupo SATA aderiu ao BCSD Portugal em 2023

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

Compromisso	Prazo	Status 2024
Subscrever da Carta de Princípios – BCSD Portugal, com objetivo assumir compromissos comuns de desenvolvimento sustentável para Portugal.	Final de 2022	✓ Concluído em 2024: Não foi procedente a subscrição da Carta de Princípios BCSD Portugal, pelo que o objetivo está encerrado..
Melhorar a eficiência energética, substituindo lâmpadas fluorescentes por tecnologia LED, em 50 % dos Quarteis de Bombeiros dos Aeródromos dos Açores.	Final de 2023	... Em desenvolvimento.
Melhorar a eficiência energética, através da obtenção da Certificação Energética de Edifícios das 5 (cinco) Aerogares dos Aeródromos dos Açores.	Final de 2023	... Concluído em 2022: Em fase de melhoria das aerogares com a instalação de equipamentos de climatização. Concluído em 2024: Aerogare de São Jorge e Flores com Certificado Energético emitido. Aerogare do Corvo e Graciosa, aguardam projeto de execução da nova aerogare e aerogare do Pico aguarda a emissão do certificado.
Substituir 100% da iluminação de pista do Aeródromo do Pico por tecnologia LED.	Final de 2025	... Em desenvolvimento.
Alcançar a Certificação pela Norma NP 4469:2019 – Norma da Responsabilidade Social.	Final de 2024	✓ Concluído em 2023: Implementação do sistema de gestão.
Implementar medidas e instrumentos para prevenção da corrupção e suborno junto de trabalhadores e fornecedores de forma a alcançar 0 (zero) denúncias anuais.	2024-2025	... Status: Implementado em 2024 (processo contínuo): Foram aprovadas e implementadas as seguintes políticas e diretrizes: Política Anticorrupção, Política de Aceitação de Ofertas, Benefícios e Vantagens, e Política de Gestão de Conflitos de Interesses. Todas estas políticas foram devidamente divulgadas a todos os trabalhadores, acompanhadas da comunicação dos procedimentos a adotar para o reporte de eventuais situações irregulares, através de canais específicos criados para o efeito. As referidas políticas e procedimentos encontram-se igualmente disponíveis no site institucional da empresa, assegurando o acesso por parte de terceiros e promovendo a transparência dos processos. Paralelamente, todos os trabalhadores procederam à assinatura de declarações de reporte ou de inexistência de conflitos de interesses. Durante o período em avaliação, não foram registadas quaisquer denúncias, cumprindo-se assim o objetivo estabelecido de zero ocorrências. A iniciativa será mantida como uma prática permanente no âmbito do compromisso da organização com a integridade e a ética profissional.
Implementar procedimento de <i>Due Diligence</i> de integridade de terceiros com os quais a SATA se relaciona, designadamente fornecedores, parceiros de negócios/contrapartes, para avaliação dos respetivos riscos de integridade.	Final de 2024	... Status: Iniciado em 2024 (medida contínua): Iniciou-se a implementação de um procedimento de <i>Due Diligence</i> de integridade aplicável a terceiros com os quais a SATA se relaciona, designadamente fornecedores, parceiros de negócios e demais contrapartes. Este processo visa a avaliação estruturada de riscos de integridade nos domínios financeiro, compliance e ESG. A avaliação está a ser progressivamente aplicada no âmbito do processo de avaliação e contratação de terceiros, sendo acompanhada por questionários específicos que permitem a recolha de evidências documentais sobre o cumprimento de obrigações legais, regulamentares e critérios de integridade e sustentabilidade. Trata-se de uma medida contínua, integrada no procedimento interno de avaliação e seleção de terceiros, com o objetivo de assegurar relações contratuais alinhadas com os princípios de ética, transparência e boa governação. A sua implementação prossegue de forma faseada, com vista à consolidação plena desta prática como parte do sistema de controlo interno da SATA.

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2024
Proteger os Direitos Humanos na cadeia de fornecimento, através de <i>Due Diligence</i> :	Final de 2025	Status: Iniciado em 2024 (medida contínua): Foi aprovada a Política de Direitos Humanos da SATA, a qual define os princípios orientadores da empresa em matéria de respeito pelos direitos fundamentais, condições laborais justas e responsabilidade social. Esta política é divulgada publicamente e acessível a terceiros, reforçando o compromisso da organização com práticas éticas e sustentáveis ao longo da cadeia de fornecimento. A proteção dos direitos humanos na cadeia de fornecimento está a ser assegurada através do controlo de Due Diligence de integridade de terceiros, que constitui um mecanismo contínuo no âmbito do procedimento de avaliação e contratação de fornecedores e parceiros de negócios. Neste contexto, a avaliação dos critérios de direitos humanos está atualmente a ser aplicada a fornecedores diretos, como parte do processo já implementado de análise de riscos financeiros, de compliance e ESG. Os fornecedores são submetidos a questionários e à apresentação de evidências documentais que permitem aferir o cumprimento de requisitos legais e sociais, incluindo a inexistência de práticas como o trabalho infantil, forçado ou em condições degradantes. Esta medida continuará a ser aplicada de forma progressiva e será consolidada como prática permanente no sistema de controlo interno da SATA, com vista à salvaguarda dos direitos humanos em toda a cadeia de fornecimento.
Cumprir com os objetivos do Programa IATA 25 by 2025, em prol da igualdade de género, aumentando o número de mulheres em cargos de gestão e áreas sub-representadas em 25%, ou até um mínimo de 25% até 2025.	Final de 2025	Status: Em desenvolvimento desde 2021 com metas parcialmente atingidas: No âmbito do compromisso assumido com o programa IATA 25by2025, a SATA estabeleceu mecanismos internos de verificação e acompanhamento da representatividade de género, com foco no aumento da presença de mulheres em cargos de gestão e em áreas historicamente sub-representadas. A monitorização é efetuada anualmente e os dados são reportados à IATA, de forma sistemática, conforme os requisitos do programa. De acordo com a análise mais recente dos dados, os objetivos estabelecidos já foram alcançados nas áreas de Operações de Voo, Operações Terrestres e em Cargos de Gestão, tendo sido verificado um aumento ou manutenção da representatividade feminina em níveis iguais ou superiores a 25%. No entanto, na área da Manutenção, a meta não foi ainda atingida, não por falta de esforço da organização, mas devido a uma limitação estrutural do próprio mercado de trabalho, onde se verifica uma escassez de candidaturas femininas nesta área técnica específica. A realidade nacional e setorial demonstra que a presença de mulheres na manutenção aeronáutica é extremamente reduzida, refletindo um desafio mais amplo que ultrapassa o contexto organizacional da SATA. A medida mantém-se ativa, com monitorização contínua e ações específicas para a promoção da igualdade de género, integradas na estratégia de diversidade e inclusão da empresa.
Reduzir Índice de Sinistralidade e a prevalência de LMERT nas equipas de OAE's através da implementação do Programa Forma e Força – Fisioterapia e Ginástica Laboral.	Final de 2025	Em curso.
Diminuir o impacto dos riscos de natureza psicossocial nos trabalhadores: sono e fadiga em trabalhadores com horários irregulares, reforçando a produtividade nas equipas.	Final de 2025	Em curso.
Atualização da Avaliação de Riscos Profissionais para a Saúde e Segurança no Trabalho, incluindo os riscos de natureza psicossocial, com as respetivas medidas de prevenção e mitigação, com o objetivo do desenvolvimento de locais de trabalho mais seguros e saudáveis.	Final de 2025	Em curso.

Metodologias

Notas metodológicas gerais

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

A metodologia de cálculo recorre a um método baseado na aplicação de fatores de emissão para os dados de atividade (FExDA). Os dados de atividade são fornecidos pela SATA, devendo recorrer a dados anuais. Os dados utilizados como base para a determinação da Pegada de Carbono referem-se ao ano de 2024. Sempre que possível e relevante, os diferentes gases com efeito de estufa, identificados pelo Protocolo de Quioto foram considerados, nomeadamente: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄),

óxido nitroso (N₂O), Hidrofluorcarbonetos (HFCs), perfluorocarbonetos (PFCs) e hexafluoreto de enxofre (SF₆). Para a quantificação das emissões de cada GEE, foi considerado o respetivo fator de Potencial de Aquecimento Global (*Global Warming Potential* - GWP). Os fatores GWP são aplicados para diferentes GEE de modo a converter a quantidade do GEE numa unidade comum - o Dióxido de Carbono Equivalente (CO₂e). A unidade "CO₂e" consolida e expressa a quantidade total de emissões de GEE.

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

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

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

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

Metodologias usadas para o cálculo ou medição de emissões

Âmbito 1	Foram consideradas as seguintes fontes de emissão de GEE: • consumos de combustíveis em equipamentos fixos, nomeadamente geradores de emergência; • consumos de combustíveis em equipamentos móveis, como a frota própria (aérea e terrestre); • fugas de gases refrigerantes. Foram utilizados dados da frota aérea (incluindo das aeronaves alugadas) em que os consumos são disponibilizados pelos responsáveis das áreas e aeroportos. A recolha desses dados é realizada mensalmente e sistematizada no final de cada ano civil. Não foram identificadas fugas de GFEE nos equipamentos de refrigeração da responsabilidade das empresas do Grupo SATA.
Âmbito 2	No âmbito 2 foi abrangida a aquisição de energia elétrica. Foram consideradas duas fontes de energia elétrica: Edifícios e Veículos. Para as instalações em que o reporte dos consumos primários (Kwh) não estava completo foi feita uma extrapolação tendo em conta a média de valores de consumo mensal dos restantes meses. Para as instalações em que não havia informação primária suficiente necessária, foram utilizados os dados financeiros (custo) para estimar o consumo (em kwh). - Foi considerada uma média de valores de tensão média para obter o valor €/kWh dos Açores. - Foi utilizado o mesmo fator de custo dos Açores para a Madeira, uma vez que esta informação não estava disponível. Nas regiões autónomas dos Açores e Madeira apenas existe um fornecedor de eletricidade, pelo que o fator de emissão utilizado para o cálculo de emissões de acordo com metodologia <i>market-based</i> e <i>location-based</i> é o mesmo.
tCO ₂	Toneladas de dióxido de carbono.
tCO ₂ e	Toneladas de dióxido de carbono equivalente é uma métrica do GHG <i>Protocol</i>, utilizada para representar o potencial de aquecimento global dos diferentes gases de efeito de estufa, em forma de CO₂. São calculados os GEE's CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆, NF₃. Este são convertidos em CO₂ para facilitar a análise dos impactos dessas emissões para o aquecimento global.

Metodologias

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

Dados (Tipologia de informação, descrição da qualidade dos dados e fontes)	Tipologia de dados de atividade	Fatores de Emissão
Para calcular esta categoria, foram considerados os produtos e serviços adquiridos, com base nas informações das compras (€). Foram considerados todas as tipologias de consumíveis da SATA, desde consumíveis de escritório, matérias-primas, ferramentas, componentes de aeronaves e manutenção de aeronaves, alimentação, fardamento e produtos/componentes informáticos e tecnológicos. Foram considerados todos os serviços diretos e materiais da atividade da SATA, nomeadamente serviços de manutenção, reparação e assistência, limpeza, serviços de catering, serviços de segurança e bombeiros, serviços de informática, telecomunicações, serviços médicos e de análises. Os serviços que são depois cobrados ao cliente final, em que a SATA atua como intermediário, não foram considerados.	Dados financeiros	EPA e ADEME.
Os dados de atividade foram obtidos nos âmbitos 1 e 2.	Dados físicos	FE de Gasóleo e Jet fuel - DEFRA 2024. FE de extração, refinação e transporte; FE associado às perdas de eletricidade WTT - DEFRA 2021. FE de percentagem de perdas - REN. FE produção (combustão) da eletricidade perdida na rede T&D - APREN 2023.
Para o cálculo das emissões associadas aos resíduos gerados, foram consideradas as quantidades de resíduos gerados por tipologia, consultadas no SRIR e SILIAMB, e foi aplicado um fator de emissão associado a cada tipologia de produto e respetivo destino final.	Dados físicos	DEFRA 2024 e EcolInvent v3.10.
Para as viagens de avião e estadias em hotéis foram considerados primários. Adicionalmente foram consideradas as despesas de transporte submetidas na plataforma Mytrips. Nesta plataforma é registado o custo da despesa e uma breve descrição da mesma.	Dados físicos e Financeiros	FE de viagens de avião e viagens de barco - DEFRA 2024. FE de viagens de metro e aluguer de viatura - EPA. FE de viagens de comboio e de aluguer de viatura - ADEME. FE de estadias em hotéis - DEFRA 2024, Greenview 2024, ADEME FE de gasolina - DEFRA 2024.
Nesta categoria foram consideradas duas fontes de informação: - Questionário realizado aos trabalhadores acerca das viagens casa-trabalho-casa para os trabalhadores que utilizam viaturas próprias para a deslocação. Taxa de resposta ao questionário: 30% - No caso de trabalhadores que utilizam transporte fornecido pela empresa (autocarro) foi considerada a Informação sobre a distância média percorrida em cada viagem.	Dados Físicos	FE de deslocações de automóvel a gasóleo, gasolina e GPL; deslocações de Motociclo (<50 cm³ e >50cm³) - APA NIR 2024. FE de deslocações de automóvel elétrico, híbrido <i>plug-in</i> e híbrido não <i>plug-in</i> ; deslocações de autocarro, comboio e metro - DEFRA 2024.

SATA – Gestão de Aeródromos, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2024

Índice

Demonstração da posição financeira	4
Demonstração dos resultados	5
Demonstração do rendimento integral	6
Demonstração da alteração dos capitais próprios	7
Demonstração dos fluxos de caixa.....	8
Anexo às demonstrações financeiras	9
1. Introdução.....	9
1.1 AUXÍLIOS DO ESTADO	9
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO	11
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	13
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES	18
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	19
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	19
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	19
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	21
3. Políticas contabilísticas materiais	21
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	22
3.2 ATIVOS INTANGÍVEIS	22
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	22
3.4 ATIVOS FINANCEIROS.....	23
3.5 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	25
3.6 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	25
3.7 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	25
3.8 CAPITAL SOCIAL	25
3.9 PASSIVOS FINANCEIROS.....	26
3.10 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	27
3.11 PROVISÕES	28
3.12 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	28
3.13 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO.....	29
3.14 RÉDITO	30
3.15 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	31
4. Políticas de gestão do risco financeiro	31
I. RISCO DE CRÉDITO.....	31
II. RISCO DE LIQUIDEZ.....	32
III. RISCO DE TAXA DE JURO.....	33
IV. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL	34
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	34
5.1 PROVISÕES (NOTA 20).....	34
5.2 IMPARIDADES (NOTAS 10 E 11)	35

5.3 OBRIGAÇÕES DE BENEFÍCIOS DE REFORMA (NOTAS 21 E 26).....	35
6. Ativos fixos tangíveis.....	36
7. Ativos intangíveis.....	38
8. Ativos e passivos por impostos diferidos	39
9. Inventários	40
10. Clientes	41
11. Outras contas a receber.....	41
12. Outros ativos correntes	43
13. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar	43
14. Caixa e equivalentes de caixa	44
15. Capital e Reservas.....	44
16. Empréstimos obtidos	45
17. Fornecedores.....	45
18. Outras contas a pagar.....	45
19. Outros passivos correntes	46
20. Provisões	46
21. Obrigações de benefícios de reforma e outros	46
22. Ativos e passivos financeiros por categoria	47
23. Serviços prestados	47
24. Subsídios à exploração.....	48
25. Fornecimentos e serviços externos.....	48
26. Gastos com o pessoal	49
27. Outros rendimentos e ganhos.....	50
28. Outros gastos e perdas.....	51

29. Resultados financeiros	51
30. Imposto do exercício.....	51
31. Contingências.....	52
32. Partes relacionadas.....	53
33. Eventos subsequentes.....	54

Demonstração da posição financeira

	Nota	2024	2023
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	18 328	17 289
Ativos intangíveis	7	139 078	102 729
Investimentos financeiros		447	447
Ativos por impostos diferidos	8	121 454	121 454
		279 307	241 919
Corrente			
Inventários	9	1 218	1 175
Clientes	10	691 612	402 032
Outras contas a receber	11	16 376 999	12 866 235
Outros ativos correntes	12	146 837	238 360
Imposto sobre o rendimento a receber	13	3 082	-
Caixa e equivalentes de caixa	14	9 453	23 700
		17 229 201	13 531 503
Total do Ativo		17 508 508	13 773 421
Capital Próprio			
Capital social	15	250 000	250 000
Reservas legais	15	91 557	91 557
Resultados acumulados	15	1 072 538	792 459
Resultado líquido do exercício		(244 078)	280 078
Total Capital Próprio		1 170 016	1 414 094
Passivo			
Não corrente			
Provisões	20	225 000	225 000
Obrigações de benefícios de reforma e outros	21	740 653	573 068
		965 653	798 068
Corrente			
Empréstimos obtidos	16	1 000 000	-
Fornecedores	17	3 486 785	1 119 685
Outras contas a pagar	18	10 779 373	10 389 772
Imposto sobre o rendimento a pagar	13	-	12 051
Outros passivos correntes	19	106 680	39 751
		15 372 838	11 561 259
Total Passivo		16 338 491	12 359 327
Total do Capital Próprio e Passivo		17 508 508	13 773 421

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

Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Serviços prestados	23	4 102 322	3 856 993
Subsídios à Exploração	24	1 194 176	1 623 870
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	9	(3 093)	(1 959)
Fornecimentos e serviços externos	25	(4 183 045)	(4 116 447)
Gastos com o pessoal	26	(1 575 312)	(1 361 227)
Outros rendimentos e ganhos	27	224 038	1 237
Outros gastos e perdas	28	<u>(2 618)</u>	<u>(1 522)</u>
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		(243 531)	944
Gastos de reestruturação	21 e 26	(224 529)	53 022
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(22 098)	(19 637)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	10	10 300	9 400
Resultado operacional		<u>(479 857)</u>	<u>43 729</u>
Gastos financeiros	29	(203 339)	(81 615)
Rendimentos financeiros	29	445 187	358 653
Diferenças de câmbio líquidas	29	<u>(210)</u>	<u>-</u>
Resultados antes de impostos		<u>(238 219)</u>	<u>320 767</u>
Imposto sobre o rendimento do exercício	30	<u>(5 859)</u>	<u>(40 689)</u>
Resultado líquido do exercício		<u>(244 078)</u>	<u>280 078</u>

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Resultado líquido do exercício		<u>(244 078)</u>	<u>280 078</u>
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos e outros		<u>-</u>	<u>(4 739)</u>
		<u>-</u>	<u>(4 739)</u>
Outros rendimentos do exercício - líquidos de imposto		<u>-</u>	<u>(4 739)</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(244 078)</u>	<u>275 339</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	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
1 de Janeiro de 2023		250 000	91 557	1 308 522	(511 323)	1 138 756
Resultado líquido do exercício		-	-	-	280 078	280 078
Remensurações		-	-	(4 739)	-	(4 739)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	(511 323)	511 323	(0)
		-	-	(516 062)	791 401	275 339
A 31 de dezembro de 2023		250 000	91 557	792 459	280 078	1 414 094
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(244 078)	(244 078)
Aplicação do resultado líquido do exercício	15	-	-	280 078	(280 078)	-
		-	-	280 078	(524 156)	(244 078)
A 31 de dezembro de 2024		250 000	91 557	1 072 538	(244 078)	1 170 016

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2024	2023
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		9 601 519	6 248 725
Pagamentos a fornecedores		(8 869 972)	(7 152 377)
Pagamentos ao pessoal		(1 606 263)	(1 345 177)
Caixa gerada pelas operações		(874 716)	(2 248 830)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(12 455)	(1 208)
Outros recebimentos/ pagamentos		(295 792)	(264 110)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(1 182 963)	(2 514 148)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(13 172)	(26 046)
Ativos intangíveis	7	(46 411)	(102 729)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	11 e 32	(2 953 187)	(771 711)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(3 012 770)	(900 486)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	1 000 000	-
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	18 e 32	3 181 486	3 071 352
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		4 181 486	3 071 352
Variação de caixa e seus equivalentes			
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	14	23 700	366 982
Caixa e equivalentes de caixa no fim do exercício	14	9 453	23 700

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

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

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

No seguimento do concurso público internacional, o Governo Regional dos Açores (“GRA”), atribuiu à Empresa a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de um contrato assinado a 1 de julho de 2005 (Nota 3.18). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. A SGA completou, no decorrer de 2025 a segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020, terminando a 30 de junho de 2025. Em 5 de setembro de 2024 o GRA solicitou à SATA a continuação do referido contrato de concessão por mais 6 meses, por forma a fazer coincidir o ano da concessão com o ano económico, de acordo com as cláusulas previstas no contrato, até 31 de dezembro de 2025, o qual mereceu concordância por parte da SATA. Em 12 de maio de 2025, pela Resolução do Conselho do Governo n.º 74/2025, foi autorizada a abertura de um concurso público com vista à adjudicação da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na aerogare das Flores, para um prazo de 5 anos, com possibilidade de prorrogação por um período adicional de, no máximo, 5 anos (de 2026 a 2035). A SATA apresentará proposta, que deverá ser submetida até 27 de julho de 2025.

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;

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

- A 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 8,1 milhões de euros, a favor da Azores Airlines, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus²;
- A 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários³;
- A 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de euros⁴;
- A 7 de junho de 2022 aprovou i) um empréstimo direto de 144,5 milhões de euros, ii) uma assunção de dívida de 173,8 milhões de euros, totalizando 318,25 milhões de euros a converter em capitais próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras⁵.

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

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

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

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

O montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de euros, já se encontra totalmente realizado, com i) a entrada em dinheiro na SATA Air Açores no montante de 144,5 milhões de

² Cf. State aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal – COVID-19 – SATA Compensation of damages resulting from extraordinary events – esta decisão contempla, ainda, um valor adicional de Eur 8M para a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

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

⁴ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

⁵ Cf. State aid SA.58101 (2020/C ex 2020/N) and SA.62043 (2021/C ex 2021/N) which Portugal is planning to implement for rescuing and restructuring the SATA Group

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

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

1.2 Plano de Reestruturação

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e 2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores⁶ é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

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

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

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

- **Negociação com fornecedores**

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

- **Agilização do trabalho**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O Plano de Sustentabilidade Financeira, atualizado pela última vez em abril de 2025, contém 41 medidas em torno de três eixos fundamentais i) aumento de receitas, ii) redução de custos operacionais e iii)

reorganização dos serviços de suporte, com um impacto estimado futuro de 65,1 milhões de euros em resultado operacional.

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

Das referidas medidas destacam-se:

Aumento de Receitas

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

Redução de Custos Operacionais

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

Reestruturação dos Serviços de Suporte

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

1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

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

O Plano envolve a criação de uma nova sociedade, SATA Holding, a constituir pela Região Autónoma dos Açores, na qualidade de acionista única, para se tornar a sociedade-mãe do Grupo SATA, passando a deter a totalidade do capital social da SATA Air Açores, e das suas subsidiárias, entre outras, Azores

Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como, em momento ulterior, a nova entidade resultante da desvinculação da atividade de assistência em escala (*handling*) até agora assegurada pelas transportadoras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitalização da SATA Air Açores

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

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

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

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

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

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

- a dia 18 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BPI, S.A. referente ao contrato e empréstimo, no montante de 40.0000.000 euros, celebrado a 28 de setembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BPI, S.A.
- a dia 31 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BIC Português S.A. referente ao contrato de mútuo, no montante de 30.0000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.
- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007) e,
- a 20 de dezembro de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 2,711% e data de maturidade a 20 de dezembro de 2028 (PTSAOAOM0000).

Capitalização da Azores Airlines

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

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

Privatização Azores Airlines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 14 de julho de 2025. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

1.4 Continuidade das operações

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

Não obstante a existência de incertezas materiais sobre os pressupostos subjacentes à continuidade das operações, a aplicação deste pressuposto assenta na convicção do Conselho de Administração de que estão reunidas as condições necessárias para a manutenção da atividade operacional do Grupo SATA, tendo em consideração: (i) a prossecução das medidas constantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA, (iii) a conclusão favorável do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines até ao final do ano de 2025, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos da obtenção adicional de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, (v) a capacidade de financiamento da SATA no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e (vi) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.

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

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e consequente melhoria dos resultados operacionais e financeiros, tendo para o efeito desenvolvido em meados de 2024 um Plano de Sustentabilidade Financeira, composto por 41 medidas, com impacto financeiro total de cerca de 65 milhões de euros, que visam contribuir de forma decisiva para a melhoria dos resultados económicos, bem como para a redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os reflexos positivos do referido plano conduzem às expectativas de uma evolução positiva no Orçamento de 2025, e são já visíveis nos primeiros meses de 2025.

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

privatização da Sata Internacional e (vii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.

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

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

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela SATA de acordo com as *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB – *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2023. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por "IFRS".

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

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

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

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

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória a 31 de dezembro de 2024

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

1 Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2024

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 9 e IFRS 7 – Alterações à classificação e mensuração dos instrumentos financeiros	Introdução de uma nova exceção à definição de data de desreconhecimento quando a liquidação de passivos financeiros é efetuada através de um sistema de pagamento eletrónico. Orientação adicional para avaliar se os fluxos de caixa contratuais de um ativo financeiro são apenas pagamentos de capital e juros. Exigência de novas divulgações para determinados instrumentos com termos contratuais que possam alterar os fluxos de caixa. Novas divulgações sobre os ganhos ou perdas de justo valor reconhecidos no capital próprio em relação a instrumentos de capital designados ao justo valor através de outro rendimento integral.	1 de janeiro de 2026
IFRS 9 e IFRS 7 – Contratos negociados com referência a eletricidade gerada a partir de fonte renovável	Referente à contabilização dos Contratos de aquisição de energia para eletricidade gerada a partir de fonte renovável no que diz respeito: i) à clarificação da aplicação dos requisitos de 'uso próprio'; ii) à permissão de aplicar a contabilidade de cobertura caso os contratos de energia renovável sejam designados como instrumentos de cobertura; e iii) à adição de novos requisitos de divulgação sobre o desempenho financeiro e fluxos de caixa da entidade.	1 de janeiro de 2026
Melhorias anuais – volume 11	Clarificações várias às normas: IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 e IAS 7	1 de janeiro de 2026
IFRS 18 – Apresentação e divulgação nas Demonstrações Financeiras	Requisitos de apresentação e divulgação nas demonstrações financeiras, com enfoque na demonstração dos resultados, através da especificação uma estrutura modelo, com a categorização dos gastos e rendimentos em operacionais, investimento e financiamento, e a introdução de subtotais relevantes. Melhorias na divulgação de medidas de desempenho da gestão e orientação adicional sobre a aplicação dos princípios de agregação e desagregação de informação.	1 de janeiro de 2027
IFRS 19 – Subsidiárias não sujeitas à prestação pública de informação financeira: Divulgações	Norma que apenas trata de divulgações, com requisitos de divulgação reduzidos, que é aplicada em conjunto com outras normas contabilísticas IFRS para requisitos de reconhecimento, mensuração e apresentação. Só pode ser adotada por subsidiárias "Elegíveis" que não estejam sujeitas à obrigação de prestação pública de informação financeira e tenham uma empresa-mãe que prepara demonstrações financeiras consolidadas disponíveis para uso público que estejam em conformidade com as IFRS.	1 de janeiro de 2027

* Exercícios iniciados em ou após

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

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

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

3. Políticas contabilísticas materiais

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 a Empresa não apresentava saldos em moeda estrangeira.

3.2 Ativos Intangíveis

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

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

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

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

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

	Anos
Aplicações desenvolvidas internamente	3 anos

3.3 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

3.4 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

Instrumentos de dívida

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

Um ativo financeiro é mensurado ao justo valor através de outro rendimento integral se (i) o objetivo inerente ao modelo de negócio utilizado é alcançado, quer pelo recebimento dos fluxos de caixa contratuais, quer pela venda dos ativos financeiros; e (ii) os fluxos de caixa contratuais subjacentes representam apenas pagamento de capital e juros. Os ativos enquadráveis nesta categoria são inicial e subsequentemente mensurados ao seu justo valor, sendo as alterações de justo valor registadas em outro

rendimento integral, exceto no que respeita ao reconhecimento de perdas por imparidade, juros e ganhos ou perdas cambiais, valores que são registados diretamente na demonstração dos resultados. Quando o ativo financeiro é desreconhecido, o ganho ou perda acumulado em outro rendimento integral é reclassificado para resultado do período.

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

Imparidade de ativos financeiros

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

Outras contas a receber

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

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

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.5 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.6 Clientes e Outras contas a receber

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

3.7 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.8 Capital social

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

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

3.9 Passivos financeiros

Classificação

Os passivos financeiros são classificados em duas categorias:

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

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

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

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

Empréstimos obtidos

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

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

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

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

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

Desreconhecimento de passivos financeiros

Os passivos financeiros (ou partes de passivos financeiros) são desreconhecidos quando, e somente quando, as obrigações especificadas nos contratos forem satisfeitas, canceladas ou expirarem. Uma

modificação substancial nos termos de um passivo financeiro existente, ou de uma parte do mesmo deve ser contabilizada como extinção do passivo financeiro original e reconhecimento de um novo passivo financeiro.

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

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

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

Outras contas a pagar

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

3.10 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.11 Provisões

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

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

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

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

Processos judiciais

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

3.12 Benefícios aos empregados

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

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

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

➤ **Benefícios pós emprego**

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

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

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

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

3.13 Concessão de serviço público aeroportuário

Conforme indicado na nota introdutória, o GRA atribuiu à Empresa a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, inicialmente por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho de 2005, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores. Com a celebração do referido contrato de concessão, não foram transferidos os ativos construídos pela concedente (no caso concreto a Região Autónoma dos Açores) à Empresa, ficando esta, apenas, com a responsabilidade da sua manutenção e exploração, e realização de obras por conta da concedente (as quais apenas são relevadas contabilisticamente, através de uma conta a receber, pois com o termo da concessão, tais obras reverterem para a concedente). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada, tendo sido renovado por mais 5 anos com efeitos a 2 de julho de 2015 e por mais 5 anos adicionais a 1 de julho de 2020. Atualmente a SGA está na segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020, tendo terminado a 30 de junho de 2025. Em 5 de setembro de 2024 o GRA solicitou à SATA a continuação do referido contrato de concessão por mais 6 meses, por forma a fazer coincidir o ano da concessão com o ano económico, de acordo com as cláusulas previstas no contrato, até 31 de dezembro de 2025, o qual mereceu concordância por parte da SATA. Em 12 de maio de 2025, pela Resolução do Conselho do Governo n.º 74/2025, foi autorizada a abertura de um concurso público com vista à adjudicação da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na aerogare das Flores, para um prazo de 5 anos, com possibilidade de prorrogação por um período adicional de, no máximo, 5 anos (de 2026 a 2035). A SATA apresentará proposta, que deverá ser submetida até 27 de julho de 2025.

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

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infra-estruturas:

- Construídas ou adquiridas pelo operador a terceiros; e
- Já existentes e às quais é dado acesso pelo operador.

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

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

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

3.14 Rédito

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

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

Exploração aeroportuária

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

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

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

3.15 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos tangíveis e os empréstimos concedidos a empresas do Grupo SATA.

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

4. Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

i. Risco de crédito

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

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

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

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

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

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

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, a exposição da SATA por notação de risco de crédito face a caixa e equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

<u>Notação de rating</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
A	5 262	-
A-	-	19 852
BBB	3 487	-
BBB-	-	2 798
	<u>8 749</u>	<u>22 650</u>

ii. Risco de liquidez

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

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento periódico e rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, tendo em consideração a situação financeira da Empresa, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.

A tabela seguinte analisa os passivos a pagar pela Empresa, nos prazos indicados, por grupos de maturidade relevantes, tendo por base o período remanescente até à maturidade, à data do relato financeiro. Os montantes que constam da tabela são *cash-flows* contratuais não descontados:

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos
31 de dezembro de 2024		
Empréstimos obtidos:		
- empréstimos bancários	1 000 000	-
Fornecedores	3 486 785	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	10 886 053	-
	14 372 838	
	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos
31 de dezembro de 2023		
Fornecedores	1 119 685	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	10 429 523	-
	11 549 208	-

iii. Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro variáveis. A Empresa apresenta um baixo nível de exposição ao risco de taxa de juro, uma vez que o recurso a financiamentos bancários é também reduzido.

Tendo em consideração os empréstimos contratualizados a 31 de dezembro de 2024, a data referência para atualização dos respetivos indexantes é conforme segue:

Capital em dívida	Spread	Indexante	Data de repricing
1 000 000	4,25%	Euribor 12M	06/10/2025

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

Adicionalmente, os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam uma taxa de juro fixa de 4%.

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

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 16.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida bancária da Empresa. Tendo por referência a dívida bancária em 31 de dezembro de 2024, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 10 mil euros.

iv. Gestão do risco de capital

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

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, considerando a incerteza e incapacidade de previsão derivada da situação pandémica, e acontecimentos históricos de atividade.

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

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

As estimativas e os julgamentos que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do exercício seguinte são as que seguem:

5.1 Provisões (Nota 20)

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação. As provisões são reconhecidas pela SATA quando existe uma obrigação presente resultante de eventos passados, sendo provável que na liquidação dessa obrigação seja necessário um dispêndio de recursos internos e o montante da referida obrigação possa ser estimado com razoabilidade. Quando alguma destas condições não é preenchida, a SATA procede à divulgação dos eventos como passivo contingente, a menos que a probabilidade de uma saída de recursos seja remota.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos: (a) por variação dos

pressupostos utilizados; (b) pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes; e/ou (c) pela anulação futura de provisões, quando passem a classificar apenas como passivos contingentes.

5.2 Imparidades (Notas 10 e 11)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa. As perdas por imparidade podem ser parciais ou totais, sendo que neste último caso o valor do ativo é reduzido a zero.

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

A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o GRA, encontra-se a avaliar a recuperabilidade dos saldos a receber da SATA Air Açores e da SATA Holding, no montante de 2.366.975 euros e 11.773.254 euros, respetivamente. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem qualquer eventual perda por imparidade destas contas a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

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

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

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

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

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

6. Ativos fixos tangíveis

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

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

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

	Equipamento básico	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos fixos tangíveis	Total
1 de janeiro de 2023					
Custo de aquisição	314 107	812	241 273	78 233	634 425
Depreciações acumuladas	(309 381)	(812)	(231 157)	(78 233)	(619 583)
Valor líquido	4 726	-	10 116	-	14 842
Movimento de 2023					
Adições	6 871	-	15 213	-	22 084
Transferências e abates	-	-	(137)	-	(137)
Depreciação - exercício	(2 782)	-	(16 855)	-	(19 637)
Depreciação- transf. e abates	-	-	136	-	136
Valor líquido	4 089	-	(1 644)	-	2 446
31 de dezembro de 2023					
Custo de aquisição	320 978	812	256 349	78 233	656 372
Depreciações acumuladas	(312 163)	(812)	(247 876)	(78 233)	(639 083)
Valor líquido	8 815	-	8 472	-	17 289

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

7. Ativos intangíveis

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

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

:

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

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 os movimentos registados em rubricas dos ativos intangíveis foram como segue:

	Programas computador	Ativos Intangíveis em curso	Total
A 1 de janeiro de 2023			
Valor líquido	-	-	-
Adições	30 187	72 542	102 729
	30 187	72 542	102 729
31 de dezembro de 2023			
Custo de aquisição	30 187	72 542	102 729
Amortizações acumuladas	-	-	-
Valor líquido	30 187	72 542	102 729

As adições verificadas em 2024 respeitam à capitalização de aplicações informáticas desenvolvidas internamente para apoio à atividade desenvolvida.

O valor de ativos intangíveis em curso em 31 de dezembro de 2023, diz respeito a programas informáticos desenvolvidos internamente, que ainda se encontravam em fase de desenvolvimento.

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

8. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

A taxa de imposto utilizada para o apuramento dos impostos diferidos ativos, no ano de 2024 foi de 14%, decorrente da aprovação do Orçamento de Estado para 2025, e em 2023 foi de 14,7%.

Ativos por impostos diferidos

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

	Prejuízos fiscais	Total
A 1 de janeiro de 2024	121 454	121 454
Movimento do exercício	-	-
A 31 de dezembro de 2024	121 454	121 454

	Prejuízos fiscais	Total
A 1 de janeiro de 2023	152 295	152 295
Constituição/reversão por resultados (Nota 30)	(30 841)	(30 841)
Movimento do exercício	(30 841)	(30 841)
A 31 de dezembro de 2023	121 454	121 454

Prejuízos fiscais

O Orçamento de Estado para 2023, aprovado em 2022, colocou fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduziu o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O programa de estabilização económica e social publicado em 2020 estabeleceu um incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 em dez pontos percentuais, mantendo-se este incremento com a aprovação do Orçamento de Estado de 2023 e subsequentes.

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

Deste modo, em 2024, a SATA registou ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2020 e 2022, correspondentes a impostos diferidos no montante de 121,5 milhares de Euros (2023: 121,5 milhares de Euros), e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração a expectativa de renovação da concessão como resultado do novo concurso público aeroportuário de apoio à aviação civil.

Em 31 de dezembro de 2024 os prejuízos fiscais detalham-se conforme segue abaixo:

Exercício do Prejuízo Fiscal	Prejuizos fiscais a 31 de dezembro de 2024	Ano limite para dedução
2020	225 732	Sem limite
2022	600 284	Sem limite
2024 (Estimativa)	80 849	Sem limite
	906 864	

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

9. Inventários

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

Inventários	2024	2023
Matérias primas/ subsidiárias	1 218	1 175
Total inventários	1 218	1 175

O custo dos inventários reconhecidos em 2024 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 3.093 Euros (em 2023: 1.959 Euros).

10. Clientes

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2024	2023
Clientes	714 105	434 825
Imparidade clientes	(22 493)	(32 793)
Total Clientes	691 612	402 032

A variação do saldo deve-se, essencialmente, ao incremento da posição em aberto com o a SRTMI, no que concerne à exploração mensal assegurada pela Empresa. Estes valores foram integralmente liquidados em 2025 (Nota 32).

Imparidade de Clientes

	2024	2023
A 1 de janeiro	32 793	65 192
Aumentos/Reduções	(10 300)	(9 400)
Utilizações	-	(22 998)
A 31 de dezembro	22 493	32 793

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

11. Outras contas a receber

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

	2024	2023
Empresas do Grupo (Nota 32)	14 140 230	10 741 853
SRTMI (Nota 24)	1 992 793	1 623 870
DRPFE (Nota 32)	-	100 724
Acréscimo de rendimentos		
Acréscimo de rendimentos SRTMI (Nota 23)	212 286	191 738
Outros devedores	31 690	208 049
Outras contas a receber	16 376 999	12 866 235

Em 31 de dezembro de 2024, a Empresa tem a receber o montante de 2.367 milhares de Euros da SATA Air Açores (2023: 2.032 milhares de Euros) e 11.773 milhares de Euros da SATA Holding (2023: 8.709 milhares de Euros).

O valor a receber da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI") em 2024, inclui 798,6 milhares de euros respeitantes ao reequilíbrio financeiro para o período compreendido entre o 2º semestre de 2021 e o 1º semestre de 2022, montante registado em 2023, e ainda 1.194,2 milhares de Euros respeitantes ao reequilíbrio financeiro para o período compreendido entre o 2º semestre de 2022 e o 1º semestre de 2023 (Ver Nota 24). À data de aprovação de contas, os referidos valores já se encontravam liquidados.

Em 2023 o valor desta rubrica respeitava a 825,3 milhares de euros referentes ao reequilíbrio financeiro para o período compreendido entre o 2º semestre de 2020 e o 1º semestre de 2021 e ainda a estimativa de reequilíbrio financeiro referente ao 2º semestre de 2021 e 1º semestre de 2022, no montante de 798,6 milhares de euros (Ver Nota 24).

O montante registado como acréscimo de rendimentos da SRTMI diz respeito ao valor do contrato de concessão do mês de dezembro, faturado em janeiro de cada ano seguinte (Ver Nota 23).

Em 2023, a rubrica de outros devedores inclui o valor de 142 milhares de euros relativos ao reconhecimento de conta a receber de faturas referentes a 2023, recebidas em 2024.

Afetos à concessão, em 2023, encontravam-se, ainda, registados 100,7 milhares de euros a receber da Direção Regional de Planeamento e Fundos Estruturais ("DRPFE") relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais. Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais, em 2024, encontra-se registado um valor a pagar à SRTMI no montante de 3.879.802 euros (6.614.067 Euros em 2023). Ver Nota 18.

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

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a SRTMI e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPFE, detalham-se como segue:

2024				
Ilha	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
Pico	5 934 593	2 884 537	(2 592 222)	292 315
S. Jorge	3 401 051	925 452	(2 253 280)	(1 327 828)
Flores	196 497	15 634	(6 150)	9 484
Corvo	860 366	225 755	(337 805)	(112 050)
Graciosa	8 227 840	4 676 316	(7 418 038)	(2 741 723)
	18 620 347	8 727 694	(12 607 496)	(3 879 802)

2023				
Ilha	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
Pico	15 035 279	10 477 443	(12 772 422)	(2 294 979)
S. Jorge	33 850 108	31 128 139	(32 923 130)	(1 794 991)
Flores	941 646	770 742	(888 917)	(118 175)
Corvo	10 633 619	6 003 017	(6 863 132)	(860 114)
Graciosa	24 881 952	8 333 138	(9 778 221)	(1 445 083)
	85 342 603	56 712 479	(63 225 822)	(6 513 343)

12. Outros ativos correntes

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

	2024	2023
Gastos diferidos	139 626	181 603
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	7 211	56 758
Outros ativos correntes	146 837	238 360

O montante da rubrica de gastos diferidos respeita ao recebimento antecipado de faturas de vigilância dos aeródromos a realizar no início de 2025.

13. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar

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

	2024	2023
Pagamentos por conta	6 981	-
Estimativa de IRC (Nota 30)	(3 899)	(12 051)
Total	3 082	(12 051)

14. Caixa e equivalentes de caixa

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

	2024	2023
Caixa	703	1 050
Depósitos à ordem	8 750	22 650
Caixa e equivalentes de caixa	9 453	23 700

15. Capital e Reservas

Capital Social

Em 31 de dezembro de 2024, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 50.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Holding, de acordo com a reorganização societária do Grupo SATA ocorrida em 2023. Ver Nota 1.3.

Reservas legais

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

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

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

Resultados acumulados

Por deliberação da Assembleia Geral da Empresa do dia 18 de abril de 2024, o resultado líquido positivo do exercício findo a 31 de dezembro de 2023, no montante de 280.078 Euros, foi transferido para a rubrica de resultados acumulados na sua totalidade.

16. Empréstimos obtidos

Empréstimos obtidos

A Empresa mantém ativa uma linha crédito, sob forma de conta-corrente caucionada, no montante limite de 1 milhão de Euros. A 31 de dezembro de 2024, esta linha de crédito encontra-se totalmente utilizada.

17. Fornecedores

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

	2024	2023
Fornecedores c/c	3 486 482	1 119 383
Faturas em receção e conferência	303	303
	3 486 785	1 119 685

O aumento do saldo de fornecedores está relacionado com a execução de várias obras nas aerogares geridas pela SATA, cujo volume de faturação é substancialmente superior, comparativamente a obras efetuadas em 2023.

18. Outras contas a pagar

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

	2024	2023
Secretaria Regional do Turismo Mobilidade e Infraestruturas (Notas 11 e 32)	3 879 802	6 614 067
Empresas do Grupo (Nota 32)	6 426 930	3 094 518
Outros acréscimos de gastos	237 718	503 167
Remunerações a liquidar	173 893	147 901
Outros	61 030	30 119
Outras contas a pagar	10 779 373	10 389 772

A 31 de dezembro de 2024 e 31 de dezembro de 2023, a Empresa apresenta um montante a pagar à SRTMI, pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais não ter sido ainda totalmente executado (Nota 11).

O montante a pagar a Empresas do Grupo respeita ao saldo a pagar à Azores Airlines no valor de 6.427 milhares de Euros (Ver Nota 32).

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2025.

19. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, o detalhe da rubrica de outros passivos correntes é como segue:

	2024	2023
Estado e Outros Entes Públicos		
Segurança social	91 391	27 942
Imposto sobre o rendimento singular	15 289	11 809
Total outros passivos correntes	106 680	39 751

20. Provisões

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

	Processos judiciais	
	2024	2023
A 1 de janeiro	225 000	225 000
Dotação/Redução	-	-
Utilização	-	-
A 31 de dezembro	225 000	225 000

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

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

21. Obrigações de benefícios de reforma e outros

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

Em 2023, devido ao adiamento da data inicialmente prevista para a saída do colaborador para a situação de pré-reforma, conforme acordo firmado, foi efetuada uma revisão do valor da responsabilidade (Nota 26).

Em 31 de dezembro de 2024, a valorização da provisão, decorrente da assinatura dos novos acordos da Empresa, o que resultou num impacto em gastos de reestruturação de 224.529 Euros (Nota 26), com a obrigação de benefícios de reforma a totalizar 740.653 Euros (573.068 Euros em 31 de dezembro de 2023). A restante variação é referente aos pagamentos já efetuados.

22. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2024 e 2023:

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				
Caixa e seus equivalentes	9 453	-	-	9 453
Clientes e outras contas a receber	17 068 611	-	-	17 068 611
Total ativos financeiros	17 078 064	-	-	17 078 064
Passivos				
Empréstimos obtidos corrente	1 000 000	-	-	1 000 000
Fornecedores e outras contas a pagar	14 092 265	-	173 893	14 266 158
Total passivos financeiros	15 092 265	-	173 893	15 266 158

2023				
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Caixa e seus equivalentes	23 700	-	-	23 700
Clientes e outras contas a receber	13 268 267	-	-	13 268 267
Total ativos financeiros	13 291 967	-	-	13 291 967
Passivos				
Fornecedores e outras contas a pagar	11 361 556	-	147 901	11 509 457
Total passivos financeiros	11 361 556	-	147 901	11 509 457

23. Serviços prestados

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

	2024	2023
Prestação de serviços		
Taxas aeroportuárias	2 047 126	2 068 211
Serviços de gestão (Nota 32)	1 967 696	1 705 672
Cedência Pessoal	87 500	83 110
Total prestação de serviços	4 102 322	3 856 993

Os valores registados em serviços de gestão prendem-se com o contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, que prevê um valor de receita a acrescer à receita operacional. De acordo com a Cláusula 13.^a do Caderno de Encargos, a concessionária tem direito a receber, como contrapartida pela prestação de serviços, uma compensação financeira anual, a qual será deduzida das receitas provenientes das taxas previstas na Cláusula 6.^a do Caderno de Encargos (taxas de tráfego, taxas de assistência em escala – *handling*, taxas de ocupação e taxas de natureza comercial). Esta compensação financeira é paga em prestações mensais e é atualizada anualmente de acordo com a evolução do Índice de Preços no Consumidor, excluída a habitação, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística⁷.

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

24. Subsídios à exploração

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

	2024	2023
Subsídios à exploração (Nota 32)		
Reequilíbrio Financeiro 2020/2021	-	825 253
Reequilíbrio Financeiro 2021/2022	-	798 617
Reequilíbrio Financeiro 2022/2023	1 194 176	-
	1 194 176	1 623 870

Decorrente do Acordo de Renovação celebrado em 30 de junho de 2020, que prorrogou o Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores pelo período adicional de 5 anos, com início a 1 de julho de 2020 e término no dia 30 do mês de junho de 2025, em 2024, procedeu-se ao registo do valor do reequilíbrio financeiro respeitante ao 2º semestre 2022 – 1º semestre 2023.

A 31 de dezembro de 2024 encontravam-se em dívida por parte da SRTMI os valores do reequilíbrio financeiro respeitante ao 2º Semestre de 2021 - 1º Semestre de 2022 no montante de 798.617 Euros, e do reequilíbrio financeiro do 2º Semestre de 2022 – 1º Semestre de 2023 no montante de 1.194.176 Euros (Nota 11). O montante em dívida foi regularizado já em 2025.

25. Fornecimentos e serviços externos

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

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

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

	2024	2023
Vigilância e segurança	2 383 769	2 176 989
Conservação e reparação	600 747	663 020
Cedência de pessoal	428 785	507 750
Limpeza, higiene e conforto	233 509	234 034
Eletricidade	152 861	192 669
Seguros	98 969	82 979
Honorários e serviços especializados	57 068	59 341
Taxas de tráfego	50 857	61 000
Outros	42 236	25 671
Deslocações e estadas	25 975	25 591
Combustíveis	25 684	20 880
Comunicações	24 701	22 297
Outros fluídos	20 995	13 729
Água	20 254	17 733
Management Fee	16 636	12 763
	4 183 045	4 116 447

Os fornecimentos e serviços externos são a maior componente dos gastos operacionais da Empresa, representando em 2024 cerca de 73% (75% em 2023) do total dos gastos operacionais (excluindo gastos de reestruturação e amortizações).

O aumento verificado nos gastos com vigilância e segurança resulta da atualização do contrato de prestação de serviços com os bombeiros em 2023, não obstante, o significativo aumento das horas extras registadas devido ao aumento operacional.

26. Gastos com o pessoal

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

	2024	2023
Remunerações		
Pessoal	1 217 472	1 033 747
Sub-total	1 217 472	1 033 747
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	274 240	234 819
Outros	83 600	92 661
Sub-total	357 840	327 480
Gastos com o pessoal	1 575 312	1 361 227

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

O aumento verificado em 2024 face a 2023 na rubrica de gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do aumento da atividade operacional e do impacto das negociações de acordos de Empresa face ao período homólogo.

Gastos de reestruturação

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

	2024	2023
Pré-reformas e reformas antecipadas	224 529	(53 022)
Total	224 529	(53 022)

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

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

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

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

27. Outros rendimentos e ganhos

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

	2024	2023
Rendimentos suplementares	224 038	1 237
Total Outros rendimentos e Ganhos	224 038	1 237

Em 2024, foi reconhecido uma receita adicional de 224 mil euros relacionada alteração de reconhecimento de despesas, anteriormente registadas como custo, associadas a obras financiadas pelo Governo. De acordo com o novo protocolo publicado, estas passam a ser reconhecidas pelo GRA. A referida alteração implica que os encargos previamente considerados deixam de impactar os resultados da Empresa, gerando um efeito positivo que anula o impacto contabilístico dos exercícios anteriores.

28. Outros gastos e perdas

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

	2024	2023
Impostos	2	38
Comissões, taxas e outros	-	210
Outros	2 616	1 275
Total outros gastos e perdas	2 618	1 522

29. Resultados financeiros

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

Comissões, taxas e outros	52 229	58 336
Juros - partes relacionadas (Nota 32)	150 926	23 166
Juros de empréstimos obtidos	184	113
	203 339	81 615
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 32)	445 187	358 653
	445 187	358 653
Diferenças de câmbio líquidas		
Diferenças de câmbio líquidas	210	-
	210	-

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

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

30. Imposto do exercício

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

	2024	2023
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 13)	(3 899)	(12 051)
Imposto diferido (Nota 8)	-	(30 841)
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	(1 960)	2 202
Imposto sobre o rendimento	(5 859)	(40 689)

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

	2024	2023
Resultado antes de Imposto	(238 219)	320 767
Taxa de Imposto	14,7%	14,7%
	(35 018)	47 153
Tributação autónoma	3 899	2 282
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	1 960	(2 202)
Imposto diferido de Prejuízos Fiscais de anos anteriores	-	2 861
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	11 885	-
Diferenças permanentes	-	669
Diferenças temporárias sem imposto diferido	23 133	(12 182)
Derrama	-	2 110
Imposto s/ rendimento	5 859	40 689
Taxa efetiva de imposto	-2,5%	12,7%

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

	2024	2023
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
Derrama	-	1,00%
	14,70%	15,70%

31. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2024	2023
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	512 611	512 611
		512 611	512 611

A garantia prestada à Secretaria Regional da Economia foi efetuada ao abrigo do Contrato de Concessão atualmente em vigor.

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2024, foi apurado um valor de reequilíbrio financeiro no montante de 1.635 milhares de Euros referente ao período 2º Semestre 2023 - 1º Semestre 2024, que não foi registado por se encontrar em fase preliminar de análise por parte da SRTMI.

32. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2024, a Empresa é controlada pela SATA Holding, S.A. que detém 100% do capital da empresa de acordo com a reorganização societária firmada no ano de 2023 (Ver Nota 1). O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2024 e 2023, são como segue:

	2024	2023
Serviços prestados		
SATA Air Açores	1 604 519	738 397
SATA Internacional - Azores Airlines	201 063	71 410
SRTMI	1 967 696	1 705 672
	3 773 278	2 515 479
Subsídios à exploração		
SRTMI	1 194 176	1 623 870
	1 194 176	1 623 870
Compras de serviços		
SATA Air Açores	147 118	197 317
SATA Internacional - Azores Airlines	332 500	371 433
SATA Holding	16 636	12 763
	496 254	581 513
Rendimentos financeiros (Nota 29)		
SATA Air Açores	80 672	37 696
SATA Internacional - Azores Airlines	-	2 579
SATA Holding	364 515	318 377
	445 187	358 653
Gastos financeiros (Nota 29)		
SATA Internacional - Azores Airlines	149 386	23 166
SATA Holding	1 540	-
	150 926	23 166

	2024	2023
Cientes (Nota 10)		
SRTMI	661 185	396 828
	661 185	396 828
Outras contas a receber (Nota 11)		
SATA Air Açores	2 366 975	2 032 498
SATA Holding	11 773 254	8 709 355
SRTMI	2 205 079	1 815 608
DRPFE	-	100 724
	16 345 309	12 658 186
Outras contas a pagar (Nota 18)		
SATA Internacional - Azores Airlines	6 426 930	3 094 518
SRTMI	3 879 802	6 614 067
	10 306 732	9 708 585

Afetos à concessão, em 2023, encontravam-se, ainda, registados 100.724 euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais.

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

A 31 de dezembro de 2024, a Empresa tem a pagar 6.426.930 Euros (3.094.518 Euros em 2023) à Azores Airlines, decorrente, sobretudo, de empréstimos obtidos para apoios de tesouraria, acrescido de juros.

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

33. Eventos subsequentes

Em junho de 2025, e conforme mencionado na Nota 1.4, foram tidas interações com a Comissão Europeia com o objetivo de clarificar e viabilizar um conjunto de transações inerentes ao cumprimento dos vários objetivos do Plano de Reestruturação, bem como a obtenção de aprovação para a concessão de aval acionista na contratação de futuras operações de financiamento.

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer outros eventos subsequentes à data de relato que sejam materiais para divulgação nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

CONTABILISTA CERTIFICADA



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Rui Miguel Furtado Coutinho

(Presidente)



Tiago Alexandre Carvalho Santos

(Administrador)



Sandro Manuel Botelho Raposo

(Administrador)

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO



EXERCÍCIO DE 2024

Senhor Acionista:

No cumprimento do disposto na alínea g) do nº 1 do Artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, vimos apresentar o nosso Relatório e dar Parecer sobre o relatório de gestão, contas e proposta de aplicação do resultado que nos foram apresentados pelo Conselho de Administração da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A., relativos ao exercício de 2024.

- 1- No desempenho das funções de fiscalização que nos estão cometidas, acompanhámos, ao longo do exercício de 2024, a atividade da empresa, através da informação contabilística e de contactos estabelecidos com a administração e serviços.
- 2- De acordo com o nº 1 do Artigo 452º do Código das Sociedades Comerciais, apreciamos o relatório de gestão e as contas do exercício.

Considerando as verificações a que procedemos, no exercício da competência que nos é atribuída pelo Artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, somos de

PARECER

que a Assembleia Geral aprove:

- a) O relatório de gestão e as contas do exercício findo em 31 de dezembro de 2024;
- b) A proposta de aplicação de resultados constante do relatório de gestão, no sentido de que o resultado líquido negativo de 244.077,96 euros seja transferido para Resultados Acumulados.

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

Finalmente, o Fiscal Único deseja agradecer ao Conselho de Administração e aos Serviços da Empresa toda a colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 14 de julho de 2025

O FISCAL ÚNICO

Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.

Representada por:



Catarina Isabel Furtado Pacheco, ROC n.º 1365

Registada na CMVM com o n.º 20160975

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS



RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2024 (que evidencia um total de 17.508.508 euros e um total de capital próprio de 1.170.016 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 244.078 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2024 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso a reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”). Consequentemente, encontra-se, a esta data, a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., no montante de 2.367 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 2.032 milhares de euros), e da SATA Holding, S.A. no montante de 11.773 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 8.709 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2024, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

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



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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 1.856 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 14.140 milhares de euros respeitam a saldos a receber de empresas do Grupo SATA, dos quais 11.773 milhares de euros respeitam ao acionista SATA Holding, S.A., conforme referido na secção “Bases para a opinião com reservas”.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a expectativa de renovação da concessão à Entidade do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos de obtenção adicional de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, a capacidade de financiamento da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das Obrigações de Serviço Público (OSP) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, bem como a conclusão favorável do processo de privatização da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. até ao final do ano de 2025, entre outros.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da renovação da concessão à Entidade do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, (ii) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (iii) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iv) da concretização do processo de privatização da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., (v) da conversão dos empréstimos concedidos por empresas do Grupo SATA em capital, (vi) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado, (vii) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, e (viii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

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



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

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

Ênfase

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2025, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

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

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

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

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

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

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

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

Ponta Delgada, 14 de julho de 2025

Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
Representada por:



Catarina Isabel Furtado Pacheco, ROC nº 1365
Registada na CMVM com o n.º 20160975



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2024 (que evidencia um total de 17.508.508 euros e um total de capital próprio de 1.170.016 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 244.078 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2024 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso a reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”). Consequentemente, encontra-se, a esta data, a ser preparada pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”), no montante de 2.367 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 2.032 milhares de euros), e da SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) no montante de 11.773 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 8.709 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2024, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

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

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

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

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

Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt

Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000

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

e na CMVM sob o nº 20161485

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.

DocID: Nj3YzYwMzM1NGkY2Y3OTczMDEyZU1fDE5OTQwNzAwODe4MzgWmJY4NjR8UkE=

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um ativo corrente superior ao passivo corrente no montante de 1.856 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 14.140 milhares de euros respeitam a saldos a receber de empresas do Grupo SATA, dos quais 11.773 milhares de euros respeitam ao acionista SATA Holding, conforme referido na secção “Bases para a opinião com reservas”.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a expectativa de renovação da concessão à Entidade do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia para efeitos de obtenção adicional de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, a capacidade de financiamento da SATA Air Açores, no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das Obrigações de Serviço Público (OSP) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, bem como a conclusão favorável do processo de privatização da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”) até ao final do ano de 2025, entre outros.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da renovação da concessão à Entidade do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, (ii) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (iii) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iv) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (v) da conversão dos empréstimos concedidos por empresas do Grupo SATA em capital, (vi) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado, (vii) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, e (viii) da renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores.

Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações. Importa salientar que as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

Ênfase

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e

consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2025, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

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

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação

nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

14 de julho de 2025

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

Signed by:

E32287B30C87408...

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

Certificate Of Completion

Envelope Id: 523403CA-4972-47E6-85CB-0B45E7A7440D
 Subject: Please sign this document sent from Document Bot
 Source Envelope:
 Document Pages: 5
 Certificate Pages: 1
 AutoNav: Enabled
 Envelopeld Stamping: Disabled
 Time Zone: (UTC) Dublin, Edinburgh, Lisbon, London

Status: Completed

Envelope Originator:
 Ana Rita Neto
 Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de
 Melo
 Lisbon, PT 1050-121
 ana.rita.neto@pwc.com
 IP Address: 20.50.26.40

Record Tracking

Status: Original
 7/14/2025 6:10:29 PM

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

Location: DocuSign

Signer Events

Hugo Miguel Dias
 hugo.miguel.dias@pwc.com
 Security Level: Email, Account Authentication
 (None)

Signature

Signed by:

 E32287B30C87408...

Signature Adoption: Uploaded Signature Image
 Using IP Address: 165.85.231.71

Timestamp

Sent: 7/14/2025 6:10:30 PM
 Viewed: 7/14/2025 6:13:40 PM
 Signed: 7/14/2025 6:14:36 PM

Electronic Record and Signature Disclosure:
 Not Offered via DocuSign

In Person Signer Events

Signature

Timestamp

Editor Delivery Events

Status

Timestamp

Agent Delivery Events

Status

Timestamp

Intermediary Delivery Events

Status

Timestamp

Certified Delivery Events

Status

Timestamp

Carbon Copy Events

Status

Timestamp

Witness Events

Signature

Timestamp

Notary Events

Signature

Timestamp

Envelope Summary Events

Status

Timestamps

Envelope Sent	Hashed/Encrypted	7/14/2025 6:10:30 PM
Certified Delivered	Security Checked	7/14/2025 6:13:40 PM
Signing Complete	Security Checked	7/14/2025 6:14:36 PM
Completed	Security Checked	7/14/2025 6:14:36 PM

Payment Events

Status

Timestamps