



2024

RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO

SATA AIR AÇORES



Bem-vindo a bordo

A SATA Air Açores é a companhia aérea regional do arquipélago dos Açores. Embora tenha iniciado a sua atividade comercial de transporte de passageiros e carga em 1947, a sua origem remonta à criação da Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos, em 1941, que esteve na base do desenvolvimento da aviação comercial no arquipélago. A companhia foi estabelecida com o propósito de mitigar o isolamento geográfico do arquipélago, tendo iniciado a sua operação com a realização de ligações inter-ilhas entre as ilhas de São Miguel, Santa Maria e Terceira. Mais tarde, alargou sucessivamente a sua rede de rotas com o objetivo de servir as nove ilhas do arquipélago, missão que cumpre há quase oito décadas.

Índice

1 Grupo SATA

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

2 Modelo de Governo

- 18 COMPROMISSOS
- 24 MODELO DE GOVERNO
- 28 GESTÃO DO RISCO

3 Social

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

4 Ambiente

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

5 Desempenho

- 56 INDICADORES CHAVE
- 58 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 60 TRANSPORTE AÉREO EM 2024
- 62 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 66 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 72 SOBRE O RELATÓRIO
- 73 GLOSSÁRIO
- 74 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

6 Anexos

- 76 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
- 80 RELATO DA TAXONOMIA AMBIENTAL
- 83 METODOLOGIAS
- 86 ANEXOS FINANCEIROS

Mensagem

do Conselho de Administração



Nota Introdutória

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

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

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

- a) Manter as medidas que tinham registado um contributo positivo no primeiro semestre de 2024;
- b) Adotar, o mais rapidamente possível, as medidas que 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;
- c) Assegurar a prossecução dos compromissos assumidos pelo Governo da República com a Comissão Europeia. Para o efeito, o Conselho de Administração desenvolveu e implementou o Plano de Sustentabilidade Financeira do Grupo SATA, tendo sido o guião de atuação nos primeiros meses de gestão do Grupo.

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

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

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

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

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

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



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

Continuidade das operações

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

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



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

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

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

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

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



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



Ligamos as nove ilhas do Arquipélago dos Açores com base em princípios que nos definem: a genuinidade no que fazemos, a hospitalidade que nos representa e a liderança com que enfrentamos cada desafio.



Visão

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

Missão

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

Valores

Genuinidade,
na paixão que temos pelo que fazemos.

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

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

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





Grupo SATA

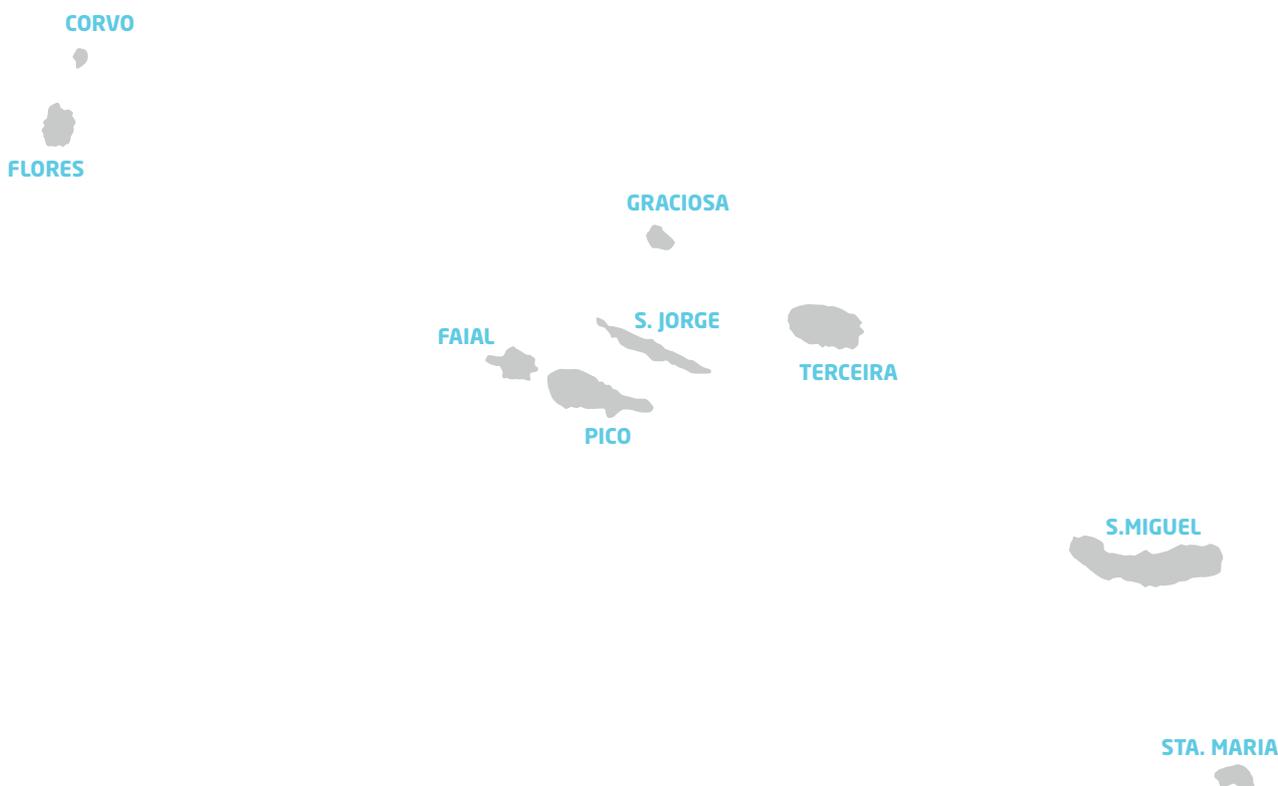
O Grupo SATA já está longe do pequeno núcleo familiar da década de quarenta. Cerca de 1800 trabalhadores participam com a sua dedicação e profissionalismo no desenvolvimento deste projeto.

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





**Em 2024,
a companhia aérea
chegou a operar,
no pico da estação de
verão IATA, mais de
oitenta voos inter-ilhas,
por dia.**



Arquipélago dos Açores

Com mais de 19.000 voos realizados por ano, a SATA Air Açores é uma presença incontornável na vida das nove ilhas.





*Uma frota versátil e
adaptada à singularidade
da operação aérea inter-ilhas.*



Frota

Frota

A SATA Air Açores conta com cerca de oito décadas de operação aérea entre as ilhas do Arquipélago dos Açores. Com o propósito de bem servir a população residente e os visitantes, a companhia aérea tem contado com uma frota versátil, adaptada ao tipo de operação aérea que realiza, composta por modelos Bombardier Dash 8 Q400 NextGen e Bombardier Dash 8 Q200.



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

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 76.

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



Meta 3.4

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

Indicador:

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



Meta 5.5

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

Indicador:

- Proporção de mulheres em cargos de chefia.



Meta 8.5

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

Indicador:

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



Meta 12.4

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

Indicador:

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



Meta 13.2

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

Indicador:

Emissões totais de gases de efeito estufa por ano.



Meta 15.7

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

Indicador:

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



Meta 16-b

Promover e fazer cumprir leis e políticas não discriminatórias.

Meta 16.5

Reduzir substancialmente a corrupção e o suborno.

Meta 16.6

Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes.

Indicador:

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





Modelo de Governo

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

Alinhamento com os ODS



Modelo de Governo

Os nossos compromissos

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

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



O modelo de *Governance* assenta assim:

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

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

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

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



Profissionalismo, integridade, transparência e independência

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

Ética

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

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

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

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

concretizam e especificam os princípios que advogamos. **Realizamos diversas ações de formação e reforçamos a confiança dos trabalhadores no processo de gestão de denúncias através de várias ações de divulgação.**

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





Compliance Conformidade e Rigor

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

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

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

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

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

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

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

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

Código de Conduta - denúncias registadas na SATA Air Açores	2024	2023
Potencialmente éticas	2	3
Efetivamente éticas	0	0
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	1	1
Corrupção e infrações conexas	0	0

Do total de denúncias registadas, no final de 2024, foi concluída a análise de todas as ocorrências submetidas. As duas incidências relacionadas com questões de ética ou de conduta foram dirimidas através de processo de mediação interno. 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 denunciante e a confidencialidade da identidade de terceiros mencionados na denúncia;
- Que o acesso de pessoas não autorizadas à informação seja impedido;
- A independência, a imparcialidade, a confidencialidade, a proteção de dados, o sigilo e a ausência de conflitos de interesses das pessoas ou serviços designados pela empresa para a receção e seguimento das denúncias;
- A imediata eliminação de todos os dados pessoais que não sejam relevantes para o tratamento da denúncia.

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

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

Proteção dos dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

Direitos dos Titulares

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



Modelo de Governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel
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: 7 | % de participação: 100%

Principais deliberações

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

CONSELHO FISCAL

Presidente: Manuel Luis Fernandes Branco
Vogais do Conselho Fiscal: Carlos Eduardo Ferreira Oliveira, Sofia Teves Mendonça

Responsabilidades

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

Remuneração

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

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.

Remuneração

14.650,00€ pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.

Modelo de Governo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

Presidente do Conselho de Administração

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 17 | % 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: 17 | % 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: 17 | % 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

Vogal Não Executivo - Representante da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores

Célio Elmano Bettencourt Ferreira

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: 4 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Carla Martins Neto

Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 4 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira

João Crispim de Carvalho

Lourenço Borges da Ponte

Vogal Não Executivo - Representante da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores

Célio Elmano Bettencourt Ferreira

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: 25 | % 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: 25 | % 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: 25 | % 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

Vogal Não Executivo - Representante da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores

Célio Elmano Bettencourt Ferreira

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, terremotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas, e eventos sociais como greves que, além de provocarem constrangimentos sociais, podem acarretar perda de receitas significativas e/ou custos adicionais.

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

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





Social

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

Alinhamento com os ODS



Social

Trabalhadores

991

ano 2023: 922
ano 2022: 732

Horas de formação

62.251

ano 2023: 64.725
ano 2022: 78.330

Consultas médicas realizadas

746

ano 2023: 695
ano 2022: 642

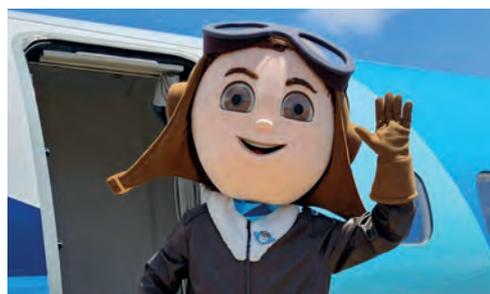
Os nossos clientes e parceiros

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



A nossa comunidade

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



As nossas pessoas



TRABALHADORES POR GÉNERO

Os dados relativos à distribuição de trabalhadores por género na SATA Air Açores indicam uma maioria de trabalhadores do sexo masculino, o que em parte se explica pela predominância de funções operacionais, tradicionalmente exercidas por trabalhadores do sexo masculino. Reconhecemos que a diversidade e inclusão no local de trabalho são fundamentais para promover um ambiente dinâmico e diversificado e que a paridade tem sido verificada de forma gradual.



TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

A distribuição dos trabalhadores da SATA Air Açores manteve-se estável em comparação com o ano anterior, concentrando-se quase totalmente nas ilhas dos Açores. Apenas um trabalhador se encontra localizado em Portugal continental, o que se explica pelo facto de todas as operações da empresa decorrerem no arquipélago.

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

Trabalhadores por faixa etária	2024	2023	2022
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	15	16	21
Geração X (1965-1984)	461	455	463
Geração Y (1985-1999)	477	432	358
Geração Z (a partir de 2000)	38	19	5
Geração Y em funções de liderança	18	16	10

O foco no desenvolvimento da Geração Y demonstra o empenho da SATA Air Açores em criar um ambiente de trabalho inclusivo, que valoriza as habilidades digitais, a inovação e a adaptabilidade dessa geração, ao mesmo tempo em que reconhece a relevância da experiência e do saber das gerações anteriores.

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

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



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

INDICADORES DE FORMAÇÃO

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Handling	Outras áreas
Volume de formandos	316	296	4.279	633
Volume de horas	8.467	2.768	48.563	2.454

Em 2024, realçamos o plano de formação transversal *Training Check-in*, que ofereceu uma ampla variedade de temas, de participação facultativa, envolvendo 407 trabalhadores da SATA Air Açores de diferentes setores da empresa.



SATA saudável

Consultas médicas periódicas

382

ano 2023: 491
ano 2022: 377

Consultas médicas ocasionais

78

ano 2023: 88
ano 2022: 91

Consultas médicas de admissão

286

ano 2023: 116
ano 2022: 174



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

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



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

323

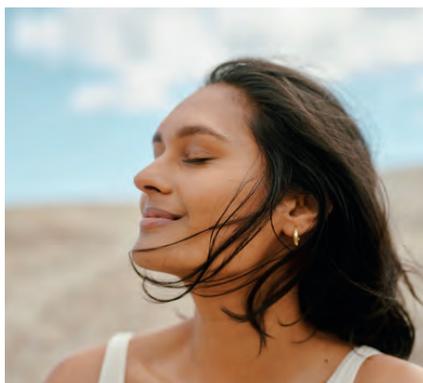
Trabalhadores inscritos na app¹

33,60

Kms percorridos no total¹

5.000€

Valor de doações¹



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

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

¹Valores referentes ao universo do Grupo SATA.

Consultas de psicologia em parceria com a Workwell

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

Consultas de psicologia efetuadas¹

310

ano 2023: 183

Atendimentos telefónicos da linha de apoio psicológico¹

2

ano 2023: 150

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

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

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

Participação nos “Wellbeing Games”

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

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

Os nossos clientes

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

8,7 MILHÕES

de visitas ao nosso site

206.760

chamadas atendidas

ano 2023: 165.101

119.595

emails tratados

ano 2023: 82.935

25.642

live chat e Messenger

ano 2023: 28.722

141.610

live Boot

450.540

membros SATA IMAGINE

11,68% aumento
de membros
comparativamente
a 2023

Utilização da tecnologia para otimizar processos

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

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

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

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

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

Iniciativas de Promoção em 2024

Em 2024, demos continuidade ao nosso compromisso com a promoção das regiões, através de novos projetos estratégicos e a consolidação de parcerias importantes. Destacamos a campanha de promoção turística da Região Autónoma dos Açores, que abrangiu mercados chave como França, Espanha, Alemanha, Milão e Canadá (Montreal e Toronto), além

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

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

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

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

61 Campanhas

44 Presenças em eventos



Carnaval



Aniversário SATA



Mês da Criança



Participação nas festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres



BTL 2024

Redes Sociais

15.469
novos seguidores

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

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

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



Batismo de fôo



Giveaway



Ação de solidariedade



Rota Ponta Delgada - Faro

Ambiente

A SATA Air Açores tem implementadas várias medidas que promovem a diminuição da pegada ambiental. Apesar de se verificar um maior consumo de combustível, consequente da crescente operação aérea, continuamos a apresentar, gradualmente, uma melhoria na eficiência carbónica por passageiro transportado.

Alinhamento com os ODS



Ambiente

Emissões de CO₂ Âmbitos 1 e 2 (tCO₂)

29.685

ano 2023: 28.785

ano 2022: 26.065

Fuel GSE/Viaturas (l)

157.908

ano 2023: 159.440

ano 2022: 155.362

Emissões por passageiro (gCO₂/PKM)

146,2

ano 2023: 151,2

ano 2022: 157

Eletricidade (KWh)¹

969.184

ano 2023: 1.206.252

ano 2022: 812.714

Resíduos (t)

125,8

ano 2023: 111,8

ano 2022: 65,8

Jet Fuel (t)

9.079

ano 2023: 8.824

ano 2022: 7.965

¹ Eletricidade - O consumo de eletricidade foi calculado parcialmente por estimativa, utilizando o valor de faturação e a tarifa de baixa tensão normal da RAA. (Fonte: Eletricidade dos Açores)



Desafios da aviação nas alterações climáticas

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

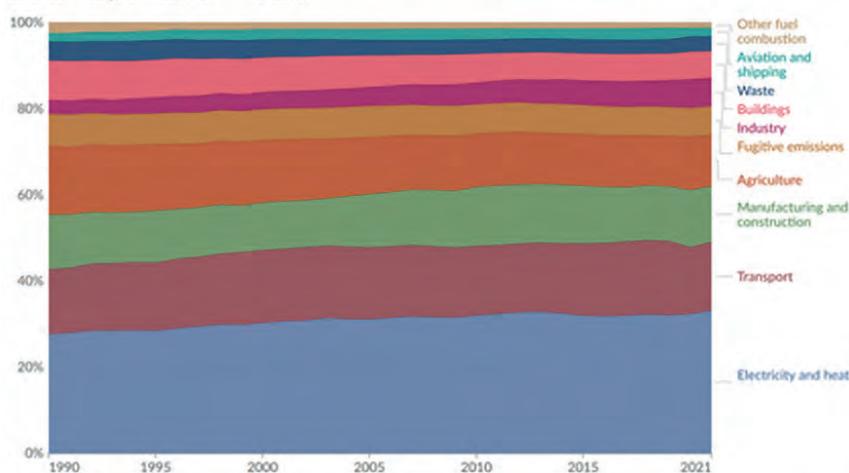
77ª Assembleia Geral Anual da IATA em 2021
e 41ª Assembleia Geral da ICAO em 2022

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

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

Greenhouse gas emissions by sector, World, 1990 to 2021

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



Data source: Climate Watch (2024)

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

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

Regulamentação EU

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



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



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

Resultados em 2024



Índices de Sustentabilidade

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

Reporte ESG

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

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

Revisão da Política de Sustentabilidade

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

Ecovadis

A SATA Air Açores conquista a Medalha de Prata no Ecovadis.

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

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



Os nossos compromissos

2022

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

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

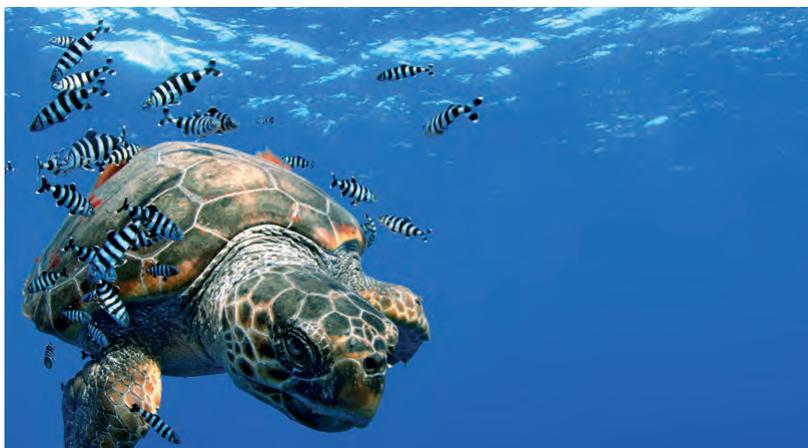
Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓



Carbon Disclosure Project

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

A SATA Air Açores submeteu, em conjunto com as restantes empresas do Grupo SATA, o questionário de avaliação sobre o clima, tendo obtido a classificação final de C.



Certificação IEnvA

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



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

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

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

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

Revisão de Documentos IEnvA

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

2025

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

2030

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

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.

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



Emissões GEE

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

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

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

Âmbito e categoria	Emissões de GEE 2022	Emissões de GEE 2023	Emissões de GEE 2024
A1 Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	-	-
A1 Combustíveis de fontes móveis (tCO ₂ e)	25.517	28.234	29.252,9
Frota terrestre (tCO ₂ e)	428	439	396,1
Frota aérea (tCO ₂ e)	25.089	27.794	28.856,8
A1 Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO ₂ e)	-	-	-
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO ₂ e)	25.517	28.234	29.252,9
A2 Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	548	551	431,9
A2 Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO ₂ e)	-	-	431,9
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO ₂ e)	548	551	431,9
A3 Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO ₂ e)	-	-	44.118,7
A3 Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO ₂ e)	-	-	6.766,7
A3 Categoria 5 - Resíduos (tCO ₂ e)	-	-	8,1
A3 Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO ₂ e)	-	-	93,9
A3 Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO ₂ e)	-	-	1.078,5
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO ₂ e)	-	-	52.065,9
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>Market-based</i> (tCO ₂ e)	26.065	28.785	81.750,7

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

Monitorização de Consumos

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

Intensidade carbónica

Scope 1

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

Emissões de carbono	2022	2023	2024
Passageiro quilómetro (gCO ₂ /PKM)	157,0	151,2	146,2
Receita passageiro quilómetro (gCO ₂ /RPK)	157,6	151,8	146,6

Electronic Flight Bag (EFB) é um recurso tecnológico que permite a digitalização de toda a documentação da operação do voo. **Estima-se a redução de 51kg a bordo**, o que significa uma redução de consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e consequentemente diluição da emissão 165.500 kg de CO₂. É possível ainda reduzir a impressão de 500 mil folhas de papel A4.

O EFB foi implementado na SATA Air Açores com a transição definitiva para voos paperless, sendo uma das primeiras companhias europeias a concluir este complexo processo.

Eficiência energética

Scope 1

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

	2022	2023	2024
Eficiência energética (l/100PKM)	6,23	6,00	5,78

A SATA Air Açores tem um conjunto de procedimentos de eficiência operacional que contribuem significativamente para a redução do consumo de combustível e respetivas emissões:

- Boas práticas de Utilização de APU
- *Delay Engine Start ONLY* (consiste em ligar apenas um motor enquanto alimentado por energia e quando está a ser feito o push-back)
- *Delay Engine Start + Single Engine taxi out* (consiste em ligar o motor nº. 1 apenas antes da partida, assim como a utilização de apenas um motor para taxi out)
- *Single Engine Taxi In* (consiste em desligar o motor nº. 1, dois minutos após a aterragem e antes da chegada ao estacionamento)
- *Cruise Climb + Long Range Cruise Technic* (aplicação de procedimentos de redução da potência em cruzeiro)
- *Flight Data Monitoring - FDM* (programa que permite rastrear e avaliar tendências de operações de voo)

IATA CO₂ Connect

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

Compensação de carbono

A SATA Air Açores encontra-se excluída dos requisitos elegíveis pelos regimes EU ETS e CORSIA, uma vez que a sua operação é realizada numa região periférica e ao abrigo de obrigações de serviço público.



UK ETS

UK EMISSIONS TRADING SYSTEM

é um mecanismo do Reino Unido, com um esquema de regulação das emissões GEE semelhante à Europa, mas que opera apenas no UK. O esquema do Reino Unido é um pouco mais ambicioso em relação à redução de emissões e tem uma redução de 5% no limite de emissões que foi definido pelo EU ETS. O ETS do Reino Unido entrou em vigor a 1 de janeiro de 2021 para substituir a participação do Reino Unido no ETS da UE.

Os voos à saída do UK são abrangidos neste esquema, tendo obrigações de MRV (*monitoring, reporting e verification*) e de devolução das respetivas licenças.

Em 2024, por ter realizado voos de manutenção para o Reino Unido, a SATA Air Açores ficou abrangida pelo regime UK ETS, no qual foi necessário desencadear um processo de registo, elaboração de plano de monitorização e compra de licenças, junto da entidade competente.

Ao abrigo deste regime foram contabilizadas **9 tCO₂ de emissões**, a serem devolvidas em 2025.

CBAM

CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

criado no âmbito do pacote legislativo *Fit For 55*, é um instrumento da UE para alcançar a neutralidade climática em 2050. Pretende impor um preço de carbono a mercadorias importadas para a UE e ao mesmo tempo incentivar a utilização de tecnologias mais eficientes de forma transversal por operadores UE e Não - UE (quanto menos emissões de CO₂, menos preço de carbono pagam os produtos).

A SATA Air Açores está abrangida neste regime e está a elaborar um mecanismo de reporte para fazer cumprir com os requisitos.



IATA Carbon Offset Program

passageiros que compensaram as suas viagens

2.827

ano 2023: 3.749
ano 2022: 2.731

emissões compensadas pelos passageiros da SATA Air Açores

85,9 tCO₂

ano 2023: 114 tCO₂
ano 2022: 86,8 tCO₂

financiamento alcançado pela compensação de emissões dos passageiros

1.290 \$

ano 2023: 1.718 USD
ano 2022: 1.303 USD

As compensações obtidas reverterem para o projeto

Clean Water and Cooking, Guatemala

- certificado pela IATA - que consiste em melhorar a saúde das famílias deste país, através do fornecimento de fogões e dispositivos de purificação de água. O financiamento climático fornece ainda um impulso vital a esse empreendimento social, mitigando o abate de cerca de 2.000 de árvores por dia e contribuindo para uma redução de até 200.000 toneladas de emissões de CO₂ por ano. De considerar que na Guatemala rural 55% das famílias não têm acesso a água potável. As alternativas, água fervida ou engarrafada, são demoradas e caras. O consumo de lenha, que é usada para ferver e purificar a água, contribuiu para a perda desenfreada de mais da metade das florestas do país nos últimos 50 anos.

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

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

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



Operações terrestres

Gradualmente, estão a ser substituídas viaturas e equipamentos GSE (*Ground Support Equipment*) a combustão por unidades elétricas, contribuindo para a redução do consumo de combustível fóssil e respetivas emissões de carbono. A redução do ruído e melhoria da qualidade do ar é, também, uma das vantagens que decorre desta estratégia.

A aquisição de GSE elétrico depende da sua tipologia e opções disponíveis no mercado. Continuamos atentos à evolução, por forma a adotar as melhores opções, quando a alternativa eléctrica não se apresenta.



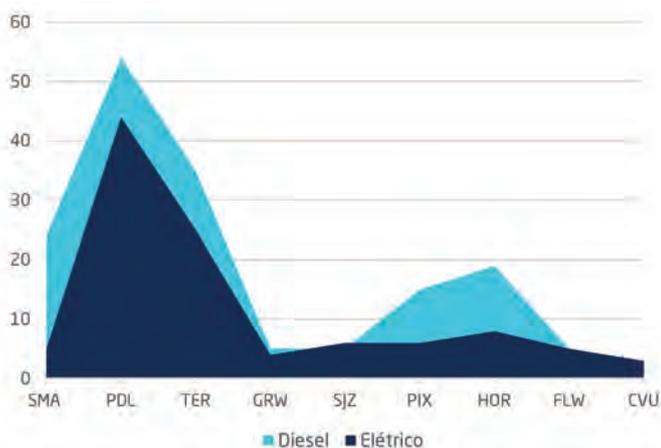
A percentagem atual de GSE/viaturas elétricas na SATA Air Açores

39%

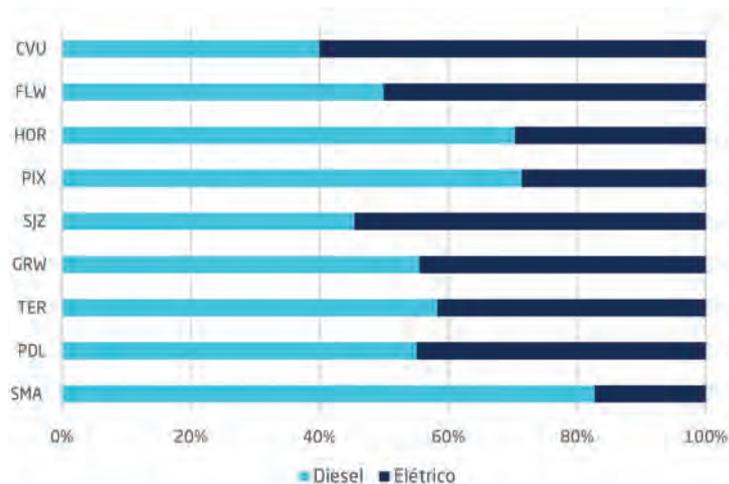
ano 2023: 36%
ano 2022: 33%

Nos últimos 5 anos tem se verificando um aumento gradual da percentagem de equipamentos elétricos de handling, impactando positivamente na redução do consumo de combustível e emissões.

Quantidade de unidades elétricas e a diesel 2024



% Diesel vs Elétrico 2024



Em 2025, está planeada a introdução de mais 15 unidades elétricas na frota terrestre do Handling.

Resíduos

Nas diversas atividades da SATA Air Açores 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.

Resíduos por ilha	2024	2023	2022
Santa Maria	0,40 t	2,84 t	1,4 t
S. Miguel	113,8 t	88,37 t	51,4 t
Terceira	4,35 t	20,21 t	1,6 t
Graciosa	0 t	0 t	0,04 t
S. Jorge	0 t	0 t	0 t
Pico	0,904 t	0,1 t	0,3 t
Horta	6,30 t	0,33 t	10,23 t
Flores	0 t	0 t	0,73 t
Corvo	0 t	0 t	0 t

Pelo segundo ano consecutivo a taxa de valorização de resíduos é superior ao objetivo definido (75%)

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

Sistema Integrado de Gestão

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

Redução de Resíduos a bordo

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

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

Tipo de resíduo	Peso (t)
Absorventes contaminados	1,49
Baterias	6,44
Embalagens contaminadas	1,90
Resíduos elétricos	5,15
Madeira	32,06
Metais	21,54
Mistura de resíduos urbanos	25,11
Óleos usados	7,27
Papel e cartão	10,73
Plásticos	5,56
Pneus usados	2,48
Veículos fim de vida	4,10
Outros	1,96

Fatores contributivos do aumento do encaminhamento de resíduos:

- Encaminhamento regular de resíduos produzidos no terminal de cargas de Ponta Delgada, considerando as alterações das regras de gestão de resíduos no efetivadas pela entidade aeroportuária.
- Valorização de metais, ferros e baterias, assim como de veículos em fim de vida, e respetivos componentes, assegurando um retorno financeiro relevante.
- Limpeza e organização do armazém de logísticas e centro de resíduos da antiga sede.

A percentagem de valorização dos resíduos perigosos encaminhados é de 100%.

Resíduos encaminhados

125,8 t

ano 2023: 112 t
ano 2022: 65,8 t

Deposição em aterro

11,2%

ano 2023: 10,6%
ano 2022: 29,3%

Resíduos não perigosos

107,8 t

ano 2023: 91 t
ano 2022: 58,8 t

Valorização de resíduos

88,7%

ano 2023: 89,4%
ano 2022: 70,7%

Resíduos perigosos

17,9 t

ano 2023: 20,9 t
ano 2022: 7,0 t

Pneus recauchutados

51

ano 2023: 320
ano 2022: 191

Projetos e iniciativas



A SATA Air Açores participa em diversos projetos e iniciativas com foco na sustentabilidade ambiental.



Cartilha de sustentabilidade

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

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

Bird Strike

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

Stakeholders de carbono

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

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

ZEROAVIA Study

A ZeroAvia está a desenvolver motores de hidrogénio elétricos de emissão zero, bem como peças associadas, soluções de reabastecimento, equipamentos e infraestrutura.

A SATA Air Açores participou neste projeto, que tem por objeto o estudo económico e ambiental, tendo como base a introdução de motores de aeronave com zero emissões.



AZEA

A SATA Air Açores e a Azores Airlines integram a Aliança Zero Emissões para a Aviação (AZEA) que tem como propósito garantir a integração de aeronaves movidas a hidrogénio e a eletricidade nas suas frotas, até ao ano de 2050. É um programa com a chancela da Comissão Europeia, do qual fazem parte companhias aéreas e outros agentes ligados ao setor do transporte aéreo na Europa, empenhados em congregar todos os esforços para alcançar a descarbonização da aviação nos próximos anos.

IATA CO₂ Connect

A SATA Air Açores e a Azores Airlines são parceiras piloto nesta iniciativa da IATA, que disponibiliza uma calculadora de CO₂ baseada em dados precisos das companhias aéreas, utilizando cálculos e metodologias recomendadas e aprovadas pelo setor, assegurando a transparência do impacto ambiental da viagem do passageiro.

Fly Without Fins

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

Roteiro para a neutralidade carbónica

O Grupo SATA participou na elaboração do Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores, integrado no Grupo de Trabalho dos Transportes. Este é um documento estratégico que define os objetivos, metas e ações para atingir a neutralidade de carbono na região, até 2050.

Projeto CHYLA

O *Credible Hybrid Electric Aircraft* (CHYLA) foi um projeto financiado pela União Europeia, inserido no programa CleanSky, que teve como objeto o estudo e desenvolvimento de tecnologia e design híbrido- elétrico para aeronaves. O projeto esteve a cargo da TU Delft (*Delft University of Technology*) e consistiu na definição de um modelo real de rede adaptado ao desenvolvimento de motores de propulsão elétricos. A SATA Air Açores disponibilizou os seus dados operacionais para contribuição do desenvolvimento deste estudo.

Página de sustentabilidade

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



Sensibilização Ambiental



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

Formação e capacitação

IEnvA

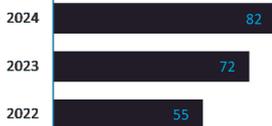
No âmbito da Certificação IEnvA, é relevante que os trabalhadores das áreas abrangidas estejam envolvidos no desenvolvimento do programa. Neste seguimento, foi otimizada a oferta de formação, tendo em conta a responsabilidade no sistema. Estão disponíveis as formações "IEnvA General Awareness", "IWT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

Gestão Ambiental

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

Capacitação Interna

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



Dia Mundial da Conservação da Natureza

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

Dia Internacional de Limpeza Costeira

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

Dia Europeu da Reciclagem de Pilhas

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

Dia Nacional da Sustentabilidade

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

Dia Internacional do Lixo Zero

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

Dia Mundial do Ambiente

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

Dia Mundial da Energia

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



Desempenho

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

Desempenho

Taxa de ocupação (load factor)

77%

ano 2023: 76%
ano 2022: 73%

Lugares oferecidos (lof)

1.299.910

ano 2023: 1.283.593
ano 2022: 1.166.318

Passageiros transportados (pessoas)

1.004.346

ano 2023: 951.565
ano 2022: 837.236

EBITDA¹ (milhares de €)

4.606

ano 2023: 11.429
ano 2022: 7.835

Resultado líquido (milhares de €)

-11.580

ano 2023: -9.972
ano 2022: -2.511

Número de voos (voos)

19.094

ano 2023: 18.737
ano 2022: 17.314

Dívida líquida² (milhões de €)

134

ano 2023: 68
ano 2022: 143

Gastos em Combustível (milhares de € | custos³ %)

8.816 | 8%

ano 2023: 9.057 | 9%
ano 2022: 10.191 | 12%

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

²Não considera passivos com obrigações contratuais de aeronaves sem opção de compra.

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

Enquadramento Macroeconómico

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

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

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

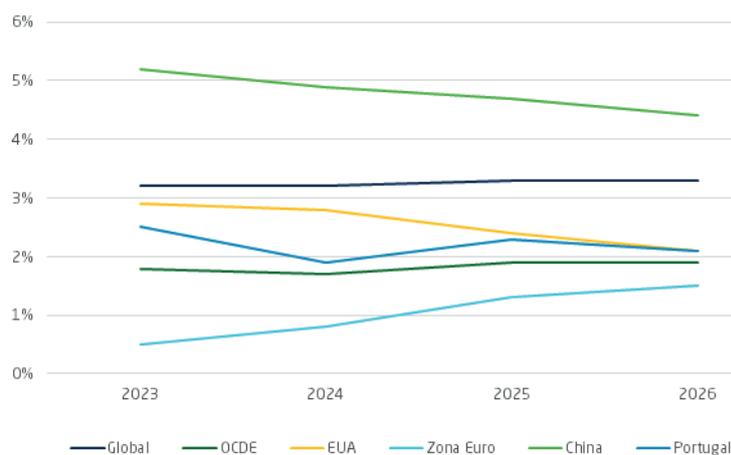
Na zona euro, o contexto continua mais desafiante...

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.

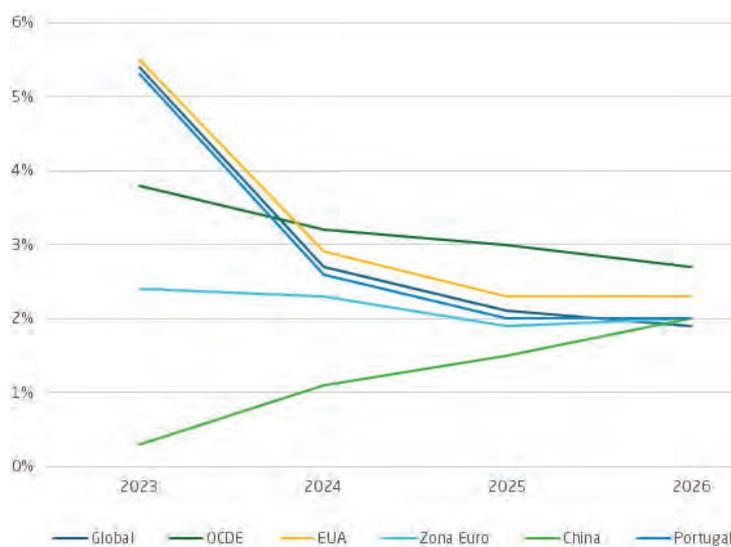
A moderação da inflação nos serviços, o abrandamento dos preços da energia e a recuperação gradual da confiança do consumidor são fatores positivos para a região. Ainda assim, o desemprego deverá manter-se relativamente estável, próximo de 6,5%, refletindo uma força de trabalho mais ativa e uma procura 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.

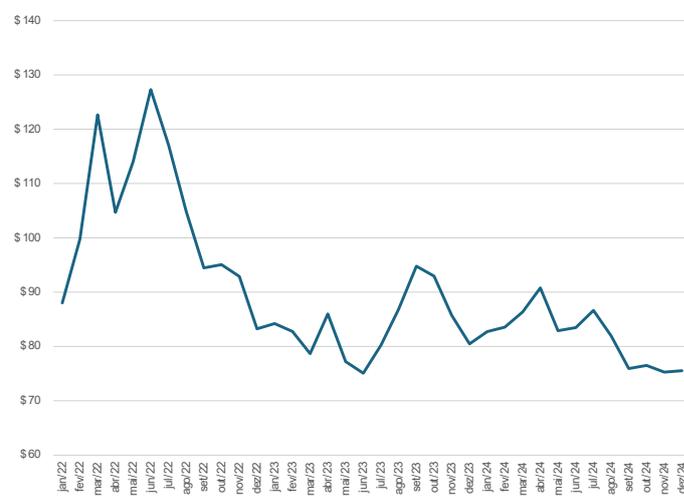
A desaceleração inflacionária e a reversão progressiva das políticas monetárias restritivas criaram espaço para uma recuperação equilibrada, embora exposta a riscos como novas tensões geopolíticas ou o endurecimento da política fiscal. A chave para consolidar o crescimento passará por reforçar o investimento 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 conseqüentemente maiores despesas com combustível trazem para as companhias aéreas uma maior pressão sobre as suas margens de lucro, exigindo desta forma uma cuidada e contínua monitorização e aplicação de estratégias de mitigação destes impactos na viabilidade financeira das transportadoras, como são exemplo as operações de *hedging* e cobertura sobre o preço do jet fuel. A taxa de câmbio entre o euro (EUR) e o dólar americano (USD) tem um papel estratégico nas finanças das companhias aéreas europeias, uma vez que grande parte dos seus custos

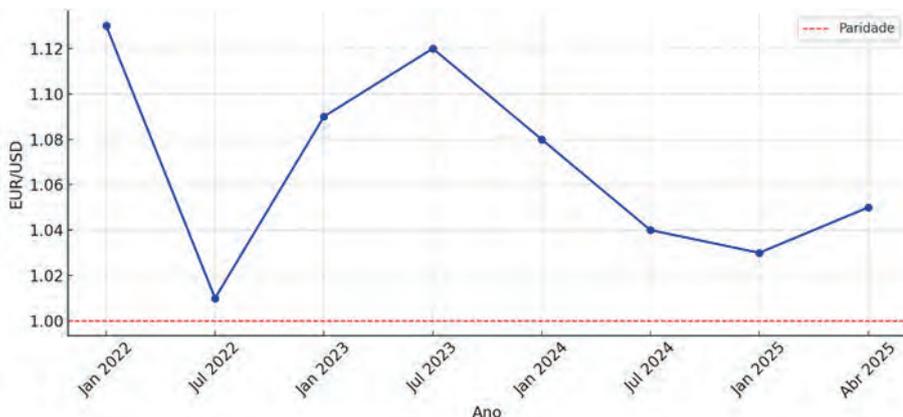
Preço do Petróleo (USD)²



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

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

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



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

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

³ Fonte: Banco Central Europeu

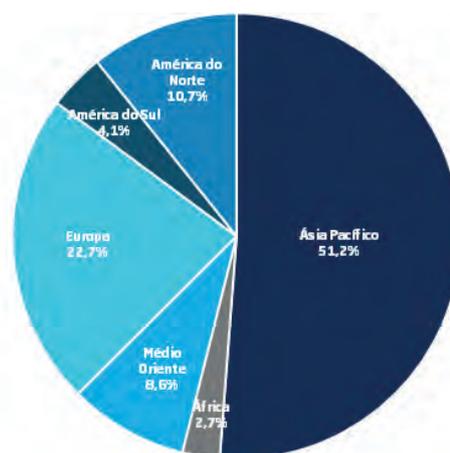
Aviação Civil enquadramento e perspetivas

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

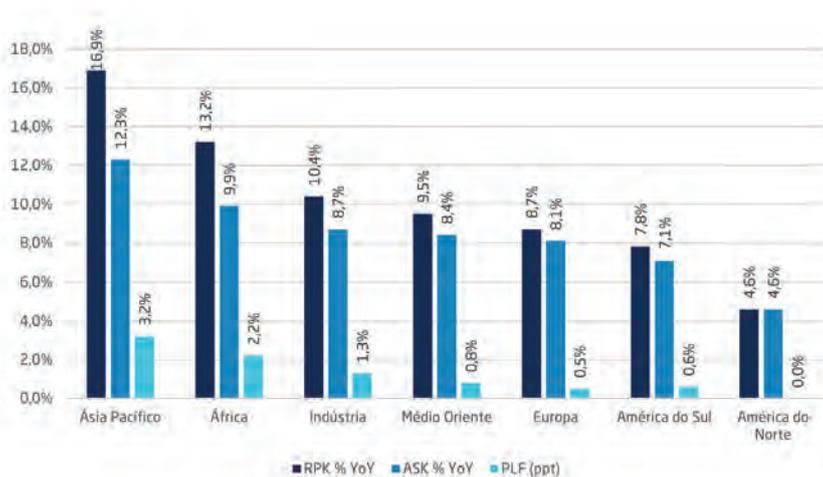
O ano de 2024 registou um crescimento recorde no tráfego de passageiros, com uma evolução de 10,4%¹ nos *Revenue Passenger Kilometer (RPK)* face ao ano anterior e ultrapassando em 3,8% os níveis de 2019.

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

Contribuição dos mercados para o crescimento da procura em 2024¹



RPK, ASK e PLF % crescimento em 2024¹



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

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.

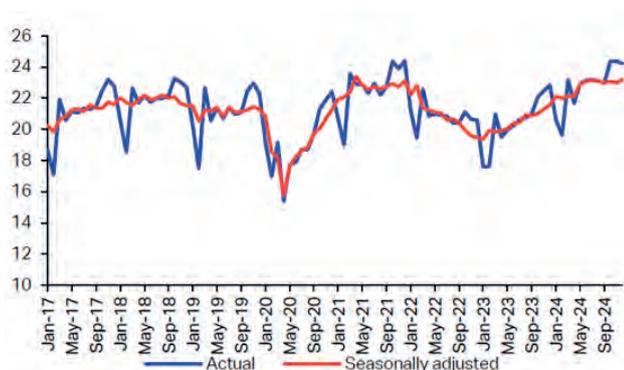
Associado ao aumento de custos com *lease*, o envelhecimento da frota gerou aumento dos gastos com manutenção e de

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

6%

**aumento de passageiros
relativamente a 2023**

2%

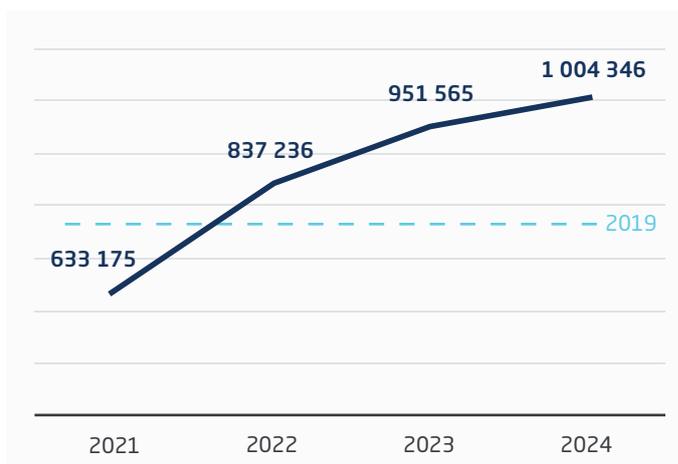
**aumento de voos
relativamente a 2023**

1%

**aumento de lugares
oferecidos
relativamente a 2023**

77%

load factor



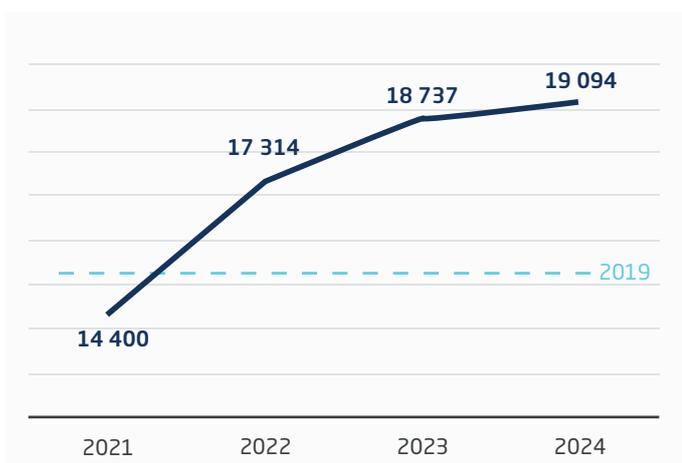
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Δvs 2023: +6%

Δvs 2019: +31%

Com uma taxa de crescimento de 6% face a 2023, a SATA Air Açores demonstra uma recuperação significativa e uma tendência de expansão consolidada ao longo dos últimos 4 anos. Esta evolução de crescimento reflete, não só uma adaptação bem-sucedida aos constantes desafios do sector como também a capacidade de resposta da SATA Air Açores aos constantes aumentos da procura pelo transporte aéreo no interior da R.A.A..

Comparativamente ao passado recente, o aumento de 31% no número de passageiros transportados em relação ao período pré-pandemia, demonstra a resiliência e esforço de recuperação da SATA Air Açores, não só superando os níveis anteriores à crise global instalada durante 2020, como estabelecendo um novo patamar nos níveis de atividade para a empresa.



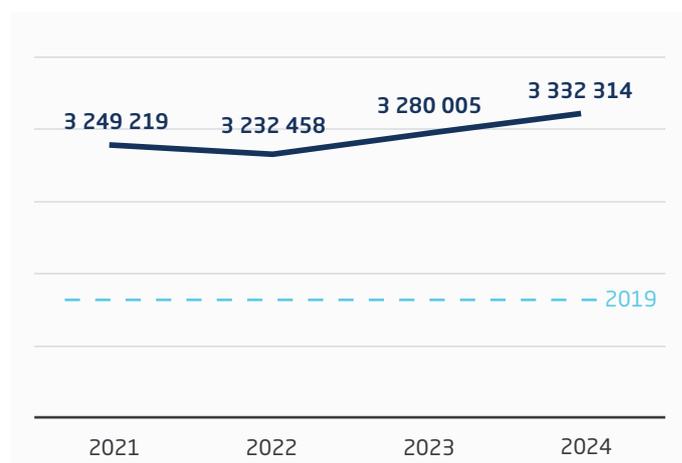
NÚMERO DE VOOS

Δvs 2023: +2%

Δvs 2019: +25%

Em resposta ao aumento da procura e consequente evolução do volume de passageiros transportados, registou-se um crescimento de 2% no número de voos operados pela SATA Air Açores, reflexo do reforço das suas operações em resposta à tendência de crescimento do mercado interno da R.A.A..

A constante procura da excelência na prestação de um serviço de qualidade tem contribuído para a experiência positiva do passageiro e para a eficiência operacional da empresa. Além disso, iniciativas focadas na sustentabilidade e no turismo responsável mostram o compromisso da SATA Air Açores em alinhar o crescimento com práticas mais conscientes e sustentáveis, garantindo assim um impacto positivo no setor da aviação e nas comunidades que serve.



CARGA E CORREIO (Kg)

Δvs 2023: +2%

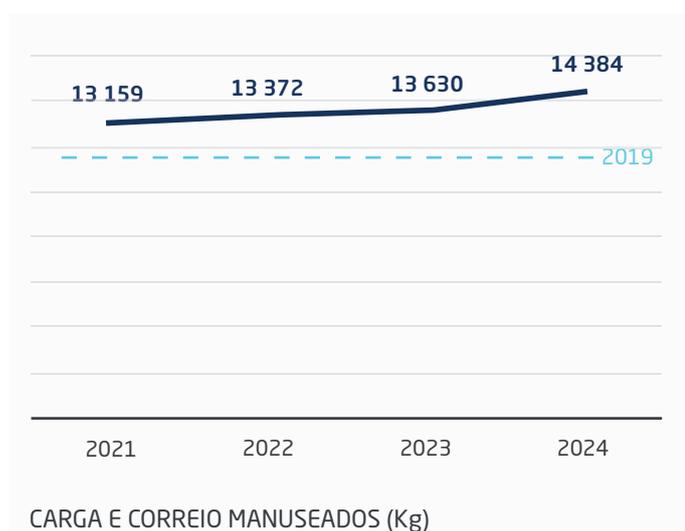
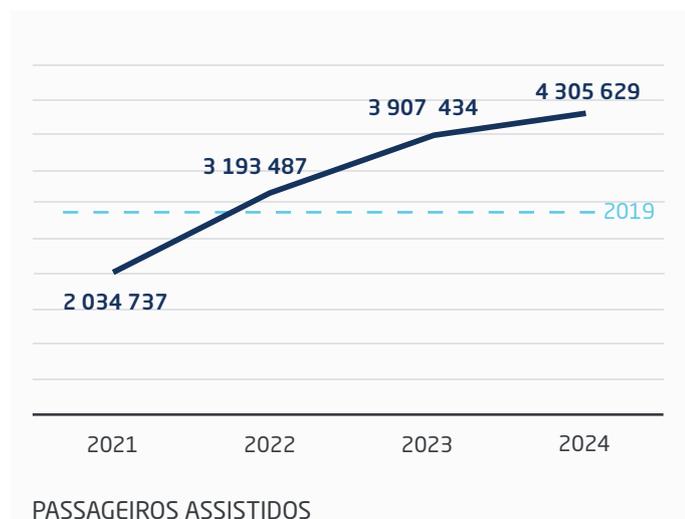
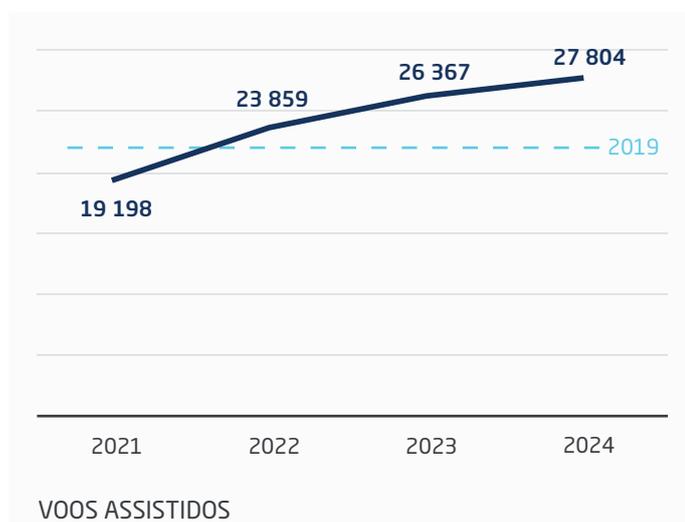
Δvs 2019: +18%

Paralelamente ao crescimento no volume de passageiros, também se observa em 2024 uma evolução positiva (+2%) face ao ano anterior no transporte aéreo de carga e correio pela SATA Air Açores.

De acordo com a IATA, o transporte aéreo de carga tem demonstrado sinais de recuperação após os desafios enfrentados durante a pandemia de 2020. A crise sanitária interrompeu cadeias de abastecimento e gerou uma queda significativa na capacidade disponível, sobretudo devido à redução de voos comerciais que tradicionalmente transportam carga. No entanto, nos últimos anos, a resiliência do setor ficou evidente com o aumento gradual da procura, impulsionado pelo crescimento do e-commerce e pela necessidade de rapidez nas entregas. Para a SATA Air Açores, este cenário traduziu-se na constante evolução do volume de carga e correio transportados, refletindo uma adaptação constante e adequada às novas exigências do mercado.

Assim, a contínua evolução no transporte de carga e correio pela SATA Air Açores, alinhada às reafirma o papel da companhia como um importante agente no desenvolvimento económico e logístico da Região Autónoma dos Açores, enquanto mantém o foco na excelência operacional e na sustentabilidade com o objetivo de reduzir as emissões de carbono associadas às operações logísticas, em consonância com as metas globais do setor de aviação.

Assistência a aeronaves



À semelhança do registado no negócio do transporte aéreo de passageiros e carga, a SATA Air Açores tem demonstrado um crescimento significativo na atividade de assistência a aeronaves nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores.

Em 2024, a unidade de negócio de Assistência a Aeronaves apresentou uma evolução positiva em todos os indicadores operacionais, refletindo a capacidade da empresa em se adaptar às novas exigências do mercado e a sua resiliência perante os desafios do setor.

O ano de 2024 encerrou com um aumento de 5% no número de voos assistidos nas escalas açorianas. Este crescimento é um reflexo direto do aumento da procura pelo transporte aéreo na região, que também resultou em um crescimento de 10% no volume de passageiros assistidos em comparação com o ano anterior. Além disso, o volume de carga e correio manuseados nas escalas operadas pela SATA Air Açores manteve uma evolução positiva, com um aumento de 6%.

Esses resultados destacam a importância da assistência a aeronaves como um componente essencial do negócio de transporte aéreo, garantindo a eficiência operacional e a satisfação dos passageiros e clientes de carga. A capacidade de oferecer um serviço de qualidade e de responder às necessidades do mercado é fundamental para o sucesso contínuo da SATA Air Açores.



5%

aumento de número de voos assistidos relativamente a 2023



10%

aumento de número de pax assistidos relativamente a 2023



6%

aumento de carga e correio manuseados relativamente a 2023



Os esforços no âmbito da promoção de uma atividade mais sustentável não fortalecem apenas a posição da SATA Air Açores no mercado, mas também garantem um impacto positivo tanto para o meio ambiente como para as comunidades locais.



Análise de resultados

Ganhos operacionais

A trajetória positiva do setor do transporte aéreo na Região Autónoma dos Açores em 2024, evidenciada por um acréscimo de 6% no número de passageiros transportados face ao ano anterior, refletiu-se de forma expressiva na evolução homóloga dos Ganhos Operacionais da SATA Air Açores, que registaram um crescimento de 10%.

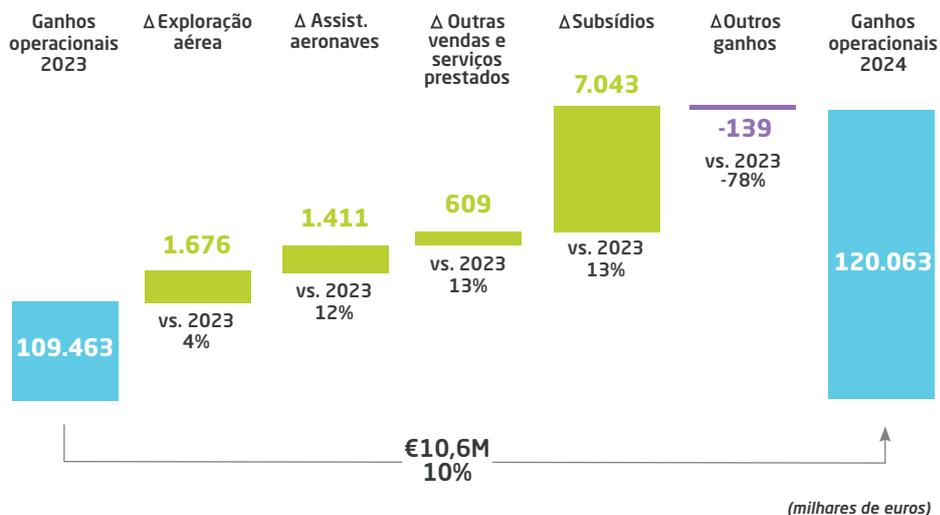
Num contexto económico marcado por uma recuperação moderada, a conjugação do aumento da procura por mobilidade regional, impulsionada por dinâmicas turísticas e pela retoma da atividade económica, permitiu à SATA Air Açores encerrar o ano de 2024 com um novo aumento do seu volume de negócios, mantendo a tendência de crescimento iniciada no período pós pandemia.

Em 2024, a rubrica de Vendas e Prestações de Serviços da SATA Air Açores registou um crescimento de 6% face ao exercício anterior, traduzindo-se num acréscimo de aproximadamente 3,7 milhões de euros. Este desempenho foi impulsionado, em grande medida, pela evolução positiva do tráfego aéreo na Região Autónoma dos Açores, que contribuiu para um aumento de 4% nos proveitos associados ao transporte aéreo – cerca de mais 1,7 milhões de euros em termos absolutos. Paralelamente, as receitas provenientes das atividades de assistência a aeronaves evidenciaram um crescimento expressivo de 12%, o que corresponde a um incremento de 1,4 milhões de euros face a 2023.

A rubrica de Subsídios à Exploração, recebidos pela compensação financeira por contrapartida de prestação de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, apresenta face a 2023 um crescimento de 13%, cerca de 7 milhões de euros, resultado do aumento nos valores recebidos por via do mecanismo de Reequilíbrio Financeiro do contrato de exploração das obrigações de serviço público no interior da R.A.A..

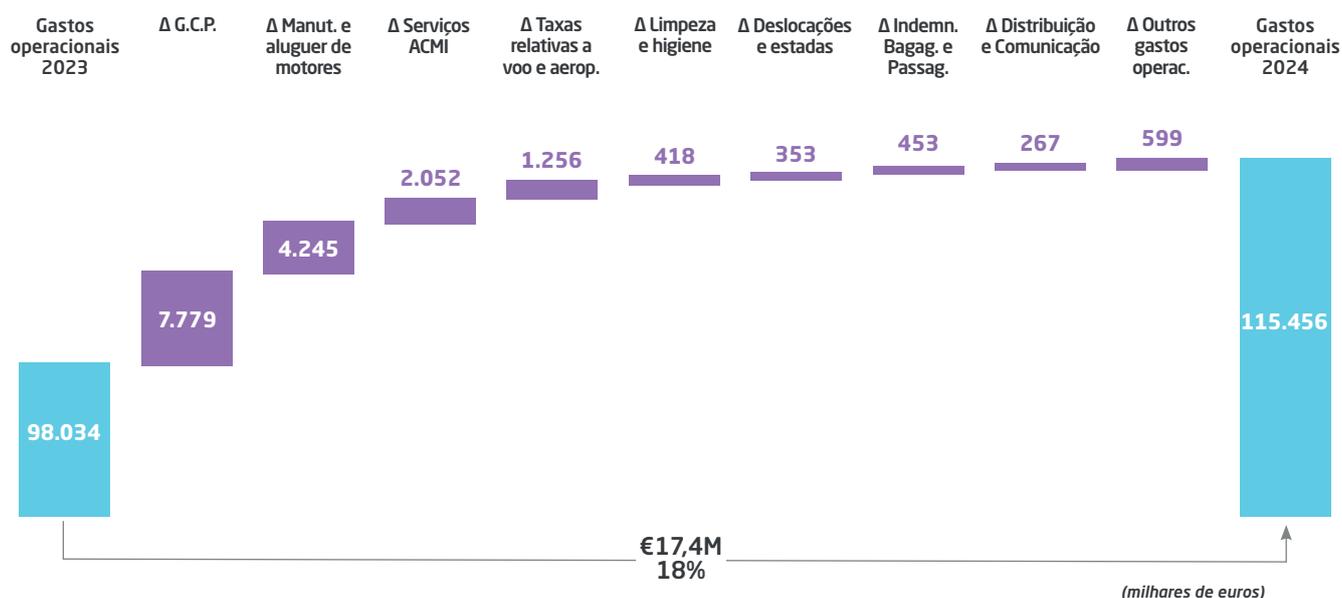
milhares de euros	2024	2023	2022	Δ % 23	Δ % 22
Vendas e serviços prestados	60.555	56.860	50.186	6%	21%
Subsídios	59.468	52.425	41.948	13%	42%
Outros ganhos	39	178	114	-78%	-65%
Ganhos operacionais	120.063	109.463	92.248	10%	30%

*Não considera imparidades (critério EBITDA).



Gastos operacionais¹

O ano de 2024 fica marcado pela ocorrência de um conjunto de efeitos, que alinhados ao crescimento da operação (+ 357 voos e + 16 mil lugares oferecidos) da SATA Air Açores face a 2023, contribuíram de forma determinante para o aumento significativo da estrutura de custos da transportadora aérea regional.



Em 2024, a rubrica de Manutenção e Aluguer de Motores da SATA Air Açores registou o maior acréscimo entre os Fornecimentos e Serviços Externos (F.S.E.), totalizando 9,9 milhões de euros, mais 4,2 milhões de euros comparativamente a 2023. Este aumento reflete o impacto direto da intensificação da operação aérea, que resultou numa maior utilização da frota Q400 que se vem verificando desde 2022 e, consequentemente, na antecipação dos ciclos de manutenção previstos nos respetivos programas. A maior exigência operacional conduziu à realização de intervenções oficiais programadas com maior frequência, pressionando os custos associados à manutenção programada e corretiva.

Adicionalmente, a ocorrência de eventos extraordinários, como avarias imprevistas, exigiu o recurso ao aluguer de motores de substituição, cujos encargos financeiros

foram significativamente agravados pela atual escassez de oferta no mercado global de componentes aeronáuticos. Esta conjuntura, marcada por constrangimentos na cadeia de abastecimento e por uma elevada procura por motores de reposição, contribuiu para o aumento do número de motores intervencionados ao longo do ano. Como consequência direta deste contexto, a companhia viu-se forçada a proceder, de forma excecional, à contratação de capacidade adicional através de acordos de ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) para assegurar a continuidade da prestação do serviço público. Esta solução, embora necessária, implicou um impacto financeiro adicional de cerca de 2 milhões de euros.

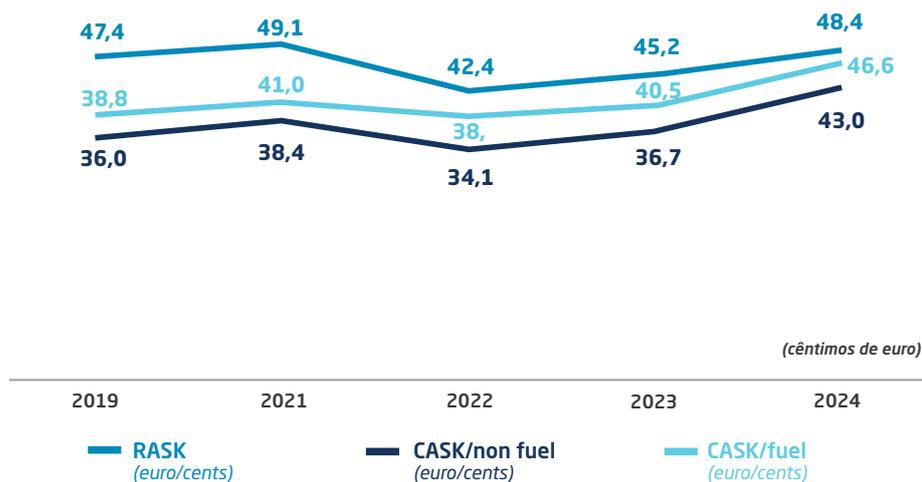
Em 2024, os Gastos com Pessoal, incluindo a cedência de pessoal, registaram um acréscimo de 7,8 milhões de euros face ao ano anterior, refletindo essencialmente

dois fatores estruturais. Por um lado, o reforço do efetivo médio, resulta num impacto estimado de 2,8 milhões de euros e o recurso a trabalho suplementar, com impacto estimado de 0,7 milhões de euros. Estes dois fatores representaram, em conjunto, um impacto adicional de aproximadamente 3,5 milhões de euros. Por outro lado, a revisão dos acordos de empresa, concretizada ao longo do ano, de forma transversal a todos os subgrupos profissionais da empresa, gerou um impacto total dos acordos salariais celebrados que se estima em 3,6 milhões de euros.

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

Análise de resultados

Indicadores de Desempenho

CASK¹ | CASK NON-FUEL | RASK²

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

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

O RASK (*Revenue per Available Seat*

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

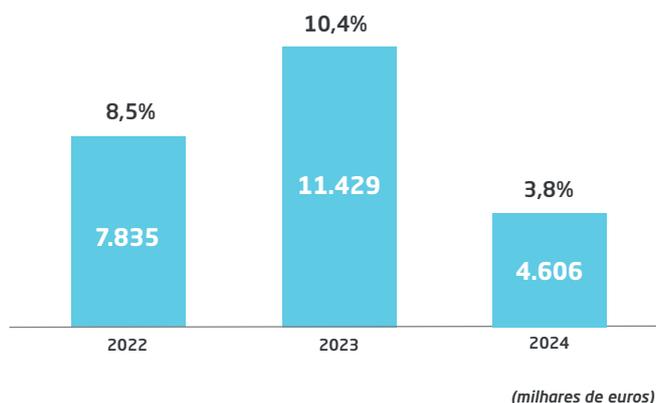
Em 2024, os indicadores de custo por assento-quilómetro disponível (*Cost per Available Seat Kilometer - CASK*) e de CASK excluindo combustível (CASK non-fuel) da SATA Air Açores evidenciaram de forma clara o impacto do agravamento dos gastos operacionais. Este aumento foi impulsionado por diversos fatores estruturais e conjunturais, nomeadamente o acréscimo significativo dos custos de manutenção – com especial incidência nos motores –, a necessidade de contratação de operações em regime de ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) para assegurar a continuidade do serviço público em situações de indisponibilidade de frota, e ainda pela renegociação transversal dos acordos de empresa em vigor no Grupo SATA.

Estes elementos, alguns dos quais de natureza extraordinária e não antecipada, contribuíram para uma pressão acrescida sobre a estrutura de custos da companhia, refletindo-se diretamente nos principais indicadores de eficiência operacional. Paralelamente, o exercício de 2024 manteve a trajetória de crescimento sustentado dos valores de RASK, tendência que se verifica desde 2022 e que resulta dos sucessivos aumentos nos rendimentos operacionais da companhia. Este desempenho positivo, traduzido em crescimentos anuais consistentes do volume de ganhos operacionais, constitui um sinal claro da recuperação económica da operação e da capacidade da SATA Air Açores em gerar valor num contexto de elevada complexidade operacional. A evolução simultânea de RASK e CASK reforça a importância de uma gestão estratégica equilibrada entre a maximização da receita e o controlo rigoroso dos custos, assegurando a sustentabilidade financeira da operação regional.

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

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

EBITDA e Margem EBITDA



O exercício de 2024 fica marcado pela evolução negativa no volume de gastos operacionais da SATA Air Açores, refletindo-se numa deterioração significativa, comparativamente ao período homólogo ao nível de EBITDA de 6,8 milhões de euros, após alcançar em 2023 um valor de 11,4 milhões de euros. A natureza não recorrente de eventos ocorridos em 2024, significativamente relevantes no total de gastos operacionais associada à manutenção da evolução dos rendimentos operacionais conduziria à consolidação de uma trajetória positiva para a SATA Air Açores, demonstrando resiliência e adaptabilidade para uma continuidade promissora rumo à estabilidade e rentabilidade.

EBIT

EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2024	2023	2022
EBITDA	4.606	11.429	7.835
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-10.340	-11.142	-10.319
Gastos de Reestruturação	-2.006	-1.628	-5.078
Imparidades	-826	-642	-536
EBIT/Resultado Operacional	-8.566	-1.983	-8.098

Os efeitos da deterioração de 6,8 milhões de euros do EBITDA em 2024 refletiu-se no resultado operacional da SATA Air Açores, aos quais acrescem impactos não operacionais, mas de elevada relevância para o cômputo do resultado operacional da SATA Air Açores, nomeadamente, o valor de depreciações e amortizações e a rubrica de gastos de reestruturação.

Este cenário, reflexo de uma pesada estrutura de custos fixos, exerce uma pressão adicional no desempenho

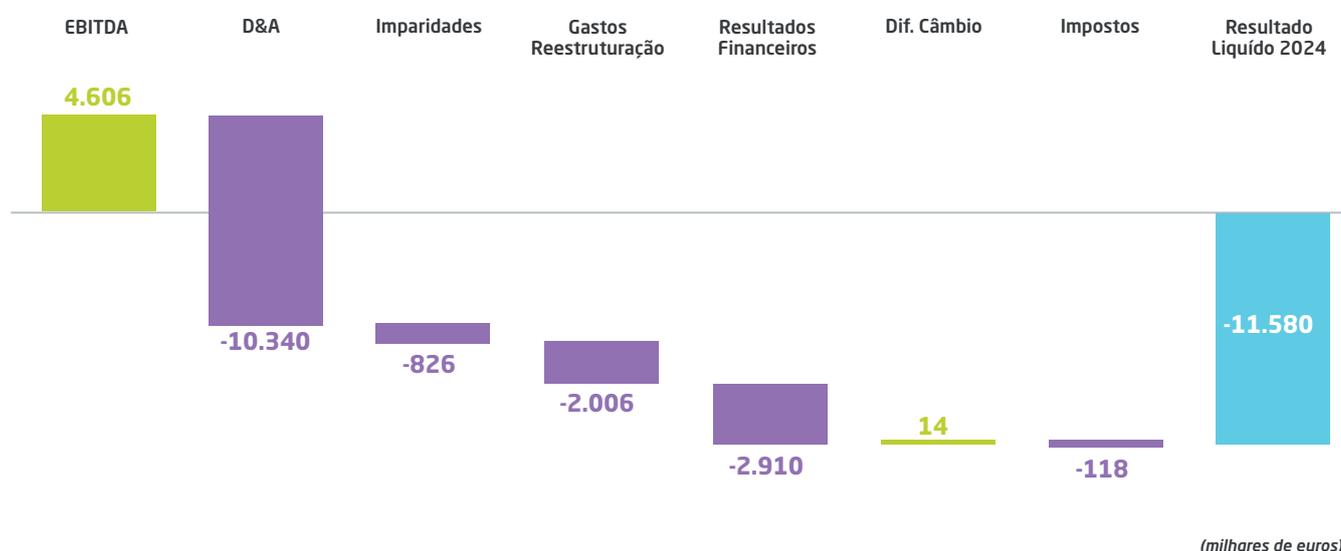
operacional da empresa, evidenciando a sensibilidade dos seus resultados operacionais aos efeitos adversos de eventos não previstos ou extraordinários¹.

¹ Exemplo do crescimento anormal dos custos com manutenção e fretamentos não previstos.

Análise de resultados

Resultado Líquido

Em 2024, a SATA Air Açores apresenta um resultado líquido negativo de 11,6 milhões de euros, uma deterioração de 1,6 milhões de euros em relação aos 10 milhões de euros negativos registados em 2023.



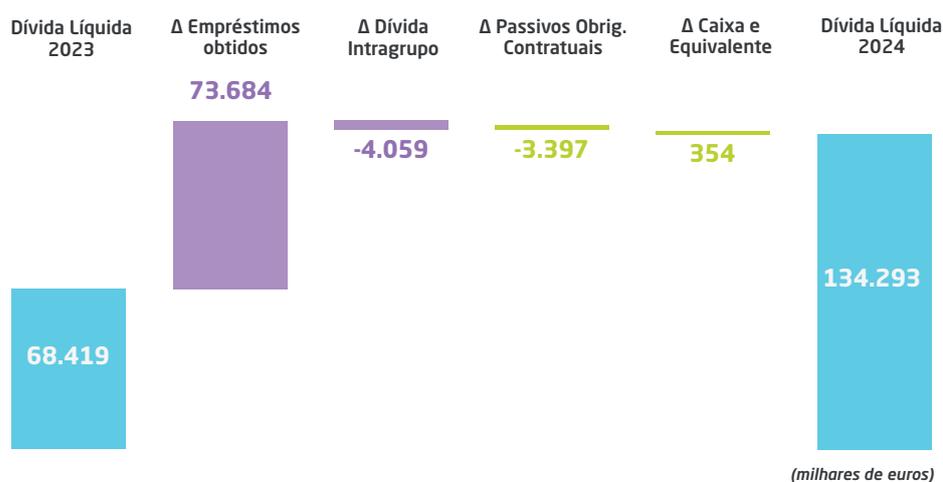
Esta evolução face ao ano anterior, resulta da deterioração verificada ao nível de EBITDA (EUR -6,8M), à qual acresce o valor de depreciação e de amortização (EUR 10,3M), o aumento de imparidades constituídas durante 2024 (EUR 0,8M).

Os resultados financeiros situaram-se em 3 milhões de euros negativos, um valor inferior em 6 milhões de euros em termos homólogos, fruto da amortização antecipada de um empréstimo bancário de 60 milhões de euros em setembro de 2023.

No que respeita a Gastos de Reestruturação, a reabertura do programa de pré-reformas, lançado em 2021, resultou num aumento das responsabilidades a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada, com um impacto de EUR 2M em 2024, mais EUR 0,4M do que o valor registado no ano anterior.

Dívida Líquida¹

Durante o exercício de 2024, o valor de dívida líquida registou um aumento em termos homólogos de cerca de 66 milhões de euros, por via do crescimento do valor de financiamentos bancários de 5,8 milhões de euros para um total de 79 milhões de euros a 31 de dezembro de 2024.



Fornecedores

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

Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2024 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da SATA Air Açores, cujo valor era a 31 de dezembro de 2024 de - 26 milhões de euros.

¹Não considera passivos com obrigações contratuais de aeronaves sem opção de compra.

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 Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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 Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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 11.579.562,41 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 21 de julho de 2025.

Conselho de Administração



Rui Miguel Furtado Coutinho
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Administrador)



Célio Elmano Bettencourt Ferreira
(Administrador não executivo)



Anexos

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

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

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

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

Compromisso	Prazo	Status 2024
Melhorar a comunicação externa, com a otimização do site oficial, com a introdução e desenvolvimento de informação sobre a Sustentabilidade do Grupo SATA.	Final de 2022 	Concluído em 2022: criada uma página de Sustentabilidade no site oficial www.azoresairlines.pt/pt-pt/institucional/sustentabilidade .
Substituir os encostos de cabeça (têxteis não têxteis) por material de pele, em todas a aeronaves do Grupo SATA.	Final de 2022 	Concluído em 2022: Substituídos os encostos de cabeça têxteis de toda a frota da SATA Air Açores e Azores Airlines.
Promover a racionalização do consumo de água, através da colocação de uma garrafa de 1,5 litros em cada autoclismo, com vista à redução estimada de cada aparelho de 1,5 litros.	Final de 2022 	Concluído em 2024: Em curso a avaliação da aplicação destas medidas nas novas instalações.
Criar condições para o Grupo SATA se tornar no patrocinador oficial de "Açores – Destino Sustentável".	Final de 2022 	Status em 2024: Considerando outros assuntos prioritários, esta ação não foi considerada relevante até à data.
Aderir ao BCSO (<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 BCSO Portugal em 2023.
Subscrever da Carta de Princípios – BCSO 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 BCSO Portugal, pelo que o objetivo está encerrado.
Implementar um programa compensação de carbono voluntário para os passageiros/clientes que visa na contribuição da compensação da pegada de carbono das emissões de CO ₂ emitidas no voo.	Final de 2023 	Concluído em 2022: ICOP (<i>IATA Carbon Offset Program</i>) lançado no dia 21 de março de 2022, nas comemorações do Dia Mundial da Árvore.
Retomar do Projeto SATA Forest, compensando 20.000 tCO ₂ da operação aérea da SATA Air Açores (correspondente à média das emissões CO ₂ dos últimos 5 anos) através do plantio de árvores em cada ilha, em que o número de árvores corresponde ao número de passageiros movimentados, em cada ilha.	Final de 2025 	Concluído em 2024: O retomar do projeto SATA Forest foi apresentado à Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas. Considerando a abrangência deste projeto e da publicação do diploma legal sobre a certificação de projetos de compensação de carbono em Portugal, caberá ao Governo Regional dos Açores lançar os procedimentos para a certificação de um projeto alargado de compensação de carbono. Neste seguimento, foi necessário alargar o prazo de implementação de "Final de 2023" para "Final de 2025".
Eliminar o plástico descartável e usar materiais reciclados no catering a bordo das aeronaves.	Final de 2023 	Concluído em 2022: Em 2021 foram substituídas 1.450.000 unidades de SUP. Concluído em 2023: Foram substituídos todos os plásticos descartáveis a bordo. Novo <i>amenity kit</i> da Azores Airlines produzido com materiais recicláveis.
Melhorar a eficiência energética, substituindo lâmpadas fluorescentes por tecnologia LED, em 100 % dos espaços administrativos e comerciais do Grupo SATA.	Final de 2023 	Concluído em 2023: O novo espaço administrativo (Sol Mar) instalado com iluminação LED.
Melhorar a separação e recolha seletiva de RSU, disponibilizando ecopontos nos edifícios administrativos.	Final de 2025 	Concluído em 2024: Na sequência das mudanças dos espaços administrativos para a nova Sede, está em análise o levantamento das necessidades, tendo em conta este novo cenário. Neste seguimento o prazo de implementação foi estendido de "Final de 2023" para "Final de 2025".

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2024
Analisar e avaliar a realização de protocolos e parcerias com organizações não governamentais regionais dedicados à atuação na área da sustentabilidade ambiental, com intuito do Grupo SATA contribuir para sustentabilidade dos Açores a vários níveis (ex.: Lançamento de um projeto inovador, em parceria com Universidade dos Açores e Associação Agrícola de São Miguel, para criação de SAF a partir da produção de beterraba).	Final de 2025	●●● Status em 2024: 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.
Melhorar a eficiência dos GSE (<i>Ground Support Equipment</i>), através do aumento da percentagem de GSE elétricos, em 5% (face a 2021).	Final de 2025	●●● 2021: 26% GSE elétricos na SATA Air Açores (Grupo SATA 24%) 2022: 33% GSE elétricos na SATA Air Açores (Grupo SATA 31%) 2023: 36% GSE elétricos na SATA Air Açores (Grupo SATA 33%) 2024: 39% GSE elétricos na SATA Air Açores (Grupo SATA 37%)
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.



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

Relato da Taxonomia Ambiental FY 2024

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

Enquadramento

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

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

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

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

Análise de elegibilidade

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

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

	Valor total do KPI (€)	Proporção das atividades económicas elegíveis para a taxonomia (%)	Proporção das atividades económicas não elegíveis para a taxonomia (%)
Volume de Negócios	60.555.110	69	31
Capex	19.962.591	88	12

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

Em 2024, o denominador da proporção do volume de negócios ascendeu ao valor de 60 555 110€ que corresponde ao total das vendas e prestações de serviços apresentado na demonstração de resultados.

O volume de negócios considerado como elegível corresponde ao valor associado à "exploração aérea".

O detalhe das vendas e prestações de serviços pode ser consultado nas notas 3.20 e 27 do anexo às demonstrações financeiras.

Em 2024, o denominador da proporção do Capex ascendeu ao valor de 19 962 591€ que corresponde aos acréscimos efetuados aos ativos fixos tangíveis e ativos sob direto de uso.

O capex considerado como elegível corresponde ao valor associado às adições efetuadas no âmbito dos transportes aéreos.

O detalhe dos ativos mencionados pode ser consultado nas notas 3.3 e 6 do anexo às demonstrações financeiras.

Próximos passos na aplicação da Taxonomia

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



Metodologias

Notas metodológicas gerais

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

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

dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), Hidrofluorcarbonetos (HFCs), perfluorcarbonetos (PFCs) e hexafluoreto de enxofre (SF₆). Para a quantificação das emissões de cada GEE, foi considerado o respetivo fator de Potencial de Aquecimento Global (*Global Warming Potential - GWP*). Os fatores GWP são aplicados para diferentes GEE de modo a converter a quantidade do GEE numa unidade comum - o Dióxido de Carbono Equivalente (CO₂e). A unidade "CO₂e" consolida e expressa a quantidade total de emissões de GEE.

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

não foi possível, foram consideradas outras fontes internacionais, credíveis, reconhecidas e apropriadas (DEFRA, ADEME, EPA, Ecoinvent).

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

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

Metodologias usadas para o cálculo ou medição de emissões

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

Metodologias

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

**SATA Air Açores – Sociedade
Açoriana de Transportes
Aéreos, S.A.**

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2024

ÍNDICE

Demonstração da posição financeira.....	4
Demonstração de 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 DE ESTADO	10
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	12
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	14
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.....	20
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	22
3. Políticas contabilísticas materiais.....	22
3.1 PARTES DE CAPITAL EM SUBSIDIÁRIAS	22
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL.....	22
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	23
3.4 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	24
3.5 ATIVOS FINANCEIROS.....	25
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	27
3.7 INVENTÁRIOS	27
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	27
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	28
3.10 CAPITAL SOCIAL.....	28
3.11 PASSIVOS FINANCEIROS.....	28
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	29
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	29
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	30
3.15 PROVISÕES.....	31
3.16 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	32
3.17 LOCAÇÕES	32
3.18 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	34
3.19 RÉDITO.....	34
3.20 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	35
4. Políticas de gestão do risco financeiro.....	36
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	42
5.1 PROVISÕES (NOTA 18).....	43
5.2 PRESSUPOSTOS ATUARIAIS (NOTA 20).....	43
5.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS (NOTA 6).....	44

5.4 IMPARIDADES (NOTAS 10, 11 E 13)	44
5.5 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22)	44
5.6 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 9)	45
5.7 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO CORRENTES ASSOCIADOS AO TRANSPORTE AÉREO (NOTA 6)	45
5.8 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 19).....	46
6. Ativos fixos tangíveis	47
7. Ativos Intangíveis.....	51
8. Investimentos financeiros	52
9. Ativos e passivos por impostos diferidos	52
10. Inventários	54
11. Clientes	55
12. Imposto sobre o rendimento a pagar	55
13. Outras contas a receber	56
14. Outros ativos correntes.....	58
15. Caixa e equivalentes de caixa.....	58
16. Capital	59
17. Outras reservas	59
18. Provisões	59
19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais	60
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros	63
21. Fornecedores.....	66
22. Documentos pendentes de voo	67
23. Outras contas a pagar	67
24. Outros passivos correntes.....	68
25. Ativos e passivos financeiros por categoria	69
26. Justo valor de ativos e passivos	70
27. Vendas e serviços prestados.....	70
28. Subsídios à exploração	70

29. Fornecimentos e serviços externos	71
30. Gastos com o pessoal	72
31. Outros rendimentos e ganhos	73
32. Outros gastos e perdas	74
33. Resultados financeiros.....	74
34. Imposto do exercício	75
35. Contingências.....	76
36. Partes relacionadas	76
37. Compromissos	79
38. Eventos subsequentes	79
39. Matérias ambientais	80

Demonstração da posição financeira

	Nota	2024	2023
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	46 296 808	36 602 860
Ativos intangíveis	7	16 329	37 615
Investimentos financeiros	8	774 841	783 014
Ativos por impostos diferidos	9	7 836 024	7 881 583
Outras contas a receber	13	256 922	594 867
Outros Ativos		17 169	22 731
		55 198 093	45 922 668
Corrente			
Inventários	10	4 108 044	3 014 990
Clientes	11	1 770 266	3 743 382
Outras contas a receber	13	117 716 994	52 579 224
Outros ativos correntes	14	1 957 713	2 189 300
Caixa e equivalentes de caixa	15	2 017 640	1 663 314
		127 570 658	63 190 211
Total do Ativo		182 768 751	109 112 879
Capital Próprio			
Capital social	16	16 809 500	16 809 500
Reservas legais	17	1 495 596	1 495 596
Outras reservas		3 318 091	3 318 091
Resultados acumulados		(35 999 764)	(16 215 659)
Resultado líquido do exercício		(11 579 562)	(9 971 615)
Total Capital Próprio		(25 956 140)	(4 564 088)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	18	628 982	599 065
Empréstimos obtidos	19	14 266 959	110 110
Passivos com obrigações contratuais	19	22 801 474	26 472 421
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	21 137 015	11 413 825
		58 834 430	38 595 421
Corrente			
Empréstimos obtidos	19	65 186 782	5 659 187
Passivos com obrigações contratuais	19	4 763 067	4 261 207
Fornecedores	21	22 262 864	17 792 967
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	72 499	77 521
Documentos pendentes de voo	22	617 408	625 928
Outras contas a pagar	23	51 415 041	44 989 779
Outros passivos correntes	24	5 572 800	1 674 958
		149 890 461	75 081 546
Total Passivo		208 724 891	113 676 966
Total do Capital Próprio e Passivo		182 768 751	109 112 879

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

Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Vendas e serviços prestados	27	60 555 110	56 860 123
Subsídios à exploração	28	59 468 311	52 425 206
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(2 734 271)	(2 243 255)
Fornecimentos e serviços externos	29	(53 602 562)	(44 279 013)
Gastos com o pessoal	30	(58 129 580)	(50 768 376)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(4 553)	(150 815)
Outros rendimentos e ganhos	31	39 297	178 020
Outros gastos e perdas	32	(985 458)	(592 961)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		4 606 293	11 428 928
Gastos de reestruturação	30	(2 006 321)	(1 627 977)
Gastos de depreciação e de amortização	6 e 7	(10 339 550)	(11 141 757)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11 e 13	(807 590)	(410 473)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	(18 677)	(231 736)
Resultado operacional		(8 565 845)	(1 983 016)
Gastos financeiros	33	(4 087 048)	(10 908 755)
Rendimentos financeiros	33	1 177 085	2 300 144
Diferenças de câmbio líquidas	33	14 303	(284 038)
Resultados antes de impostos		(11 461 504)	(10 875 665)
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	(118 058)	904 049
Resultado líquido do exercício		(11 579 562)	(9 971 615)

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Resultado líquido do exercício		(11 579 562)	(9 971 615)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	(9 812 490)	277 685
Outros impactos			(137 101)
Imposto diferido	9	-	-
		<u>(9 812 490)</u>	<u>140 584</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(21 392 052)</u>	<u>(9 831 031)</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2023		16 809 500	1 495 596	3 318 091	(128 593 600)	(2 510 936)	(109 481 349)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	140 584	(9 971 615)	(9 831 032)
Aumento de capital		114 748 293	-	-	-	-	114 748 293
Redução de capital para cobertura de prejuízos		(114 748 293)	-	-	-	-	(114 748 293)
Transferência de capital para Resultados Acumulados		-	-	-	114 748 293	-	114 748 293
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(2 510 936)	2 510 936	-
		-	-	-	112 377 941	(7 460 679)	104 917 261
A 31 de dezembro de 2023		16 809 500	1 495 596	3 318 091	(16 215 659)	(9 971 615)	(4 564 088)
Resultado Líquido do exercício		-	-	-	-	(11 579 562)	(11 579 562)
Remensurações de planos de benefícios		-	-	-	(9 812 490)	-	(9 812 490)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(9 971 615)	9 971 615	-
		-	-	-	(19 784 105)	(1 607 947)	(21 392 052)
A 31 de dezembro de 2024		16 809 500	1 495 596	3 318 091	(35 999 764)	(11 579 562)	(25 956 140)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2024	2023
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		76 037 205	68 476 658
Pagamentos a fornecedores		(56 634 652)	(50 324 192)
Pagamentos ao pessoal		(53 736 573)	(51 031 292)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(13 772 871)	(9 357 635)
Caixa gerada pelas operações		(48 106 891)	(42 236 461)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(78 216)	(29 807)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	56 790 734	41 948 669
Outros recebimentos/ pagamentos		764 716	252 421
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		9 370 343	(65 178)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(10 641 903)	(6 827 209)
Ativos intangíveis	7	-	(19 418)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	36	(60 746 653)	-
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	36	-	22 136 592
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(71 388 556)	15 289 966
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	86 474 500	2 916 706
Contratação instrumentos derivados	13	1 122 600	-
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23 e 36	307 840	1 917 089
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(12 845 137)	(60 935 944)
Passivos com obrigações contratuais	19	(4 451 112)	(4 818 570)
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23 e 36	(5 653 923)	(32 791 720)
Contratação instrumentos derivados	13	-	(2 102 000)
Juros e gastos e similares	33	(1 242 534)	(5 865 423)
Juros de passivos com obrigações contratuais	33	(1 364 857)	(1 382 961)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		62 347 378	(103 062 823)
Variação de caixa e seus equivalentes			
Efeitos das diferenças de câmbio		25 161	(74 993)
Caixa e equivalentes no início do exercício	15	1 663 314	89 576 342
Caixa e equivalentes no fim do exercício	15	2 017 640	1 663 314

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“Empresa”, “SATA Air Açores” ou “SATA”) resulta da transformação em sociedade anónima ao abrigo do Decreto-Lei n.º 276/2000, de 10 de novembro, da SATA Air Açores – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, E.P.¹.

A Empresa é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada e tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através de 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 com a referida exploração, incluindo a assistência a aeronaves nos aeroportos, a formação de pessoal técnico e a assistência a outras empresas do sector.

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

Por sua vez, a SATA Air Açores detém 100% da Azores Airlines Vacations, localizada nos Estados Unidos, que se encontra em processo de encerramento.

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no n.º 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA². Abaixo a cronologia relativa à prestação do Serviço Público inter-ilhas:

- Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a Empresa ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009.
- A 7 de setembro de 2009, a Empresa renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, pelo prazo de cinco anos a contar daquela data.
- A 24 de setembro de 2014, foi assinado, entre a SATA e a RAA, um Ajuste Direto para o período de outubro de 2014 a março de 2015.
- A 1 de abril de 2015, foi assinado entre a SATA e a RAA o segundo Ajuste Direto, para o período de abril a setembro de 2015.
- A 4 de setembro de 2015, a Empresa ganhou o Contrato das Obrigações de Serviço Público (“OSP”) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015 até setembro de 2020.
- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto do Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, para o período de outubro de 2020 a março de 2021³.

¹ Constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 490/80 de 17 de outubro.

² Aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional n.º 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução n.º 86/96, de 23 de maio.

³ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro.

- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, por contrato a celebrar entre a RAA e a SATA, o qual veio a ser celebrado a 31 de março de 2021⁴.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar, entre a RAA e a SATA, um novo ajuste direto da concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, para o período de 1 a 31 de outubro de 2021⁵.
- A 28 de setembro de 2021, foi assinado entre a RAA e a SATA o Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de 1 de novembro de 2021 até 31 de outubro de 2026⁶.

Contexto da atividade do Grupo SATA

1.1 Auxílios de Estado

A crise provocada pela pandemia COVID-19 representou um enorme choque para a economia europeia e mundial, tendo sido o sector da aviação foi um dos mais afetados, com impactos na tesouraria das companhias aéreas sem precedentes. No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a Comissão Europeia ("CE") aprovou, ao abrigo das regras da União Europeia ("UE") em matéria de auxílios estatais, apoios à liquidez do Grupo SATA, a saber:

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA⁷;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 11,9 milhões de euros, a favor do Grupo SATA (3,8 milhões de euros a favor da SATA e 8,1 milhões de euros a favor da Azores Airlines), como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus⁸;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários⁹;
- 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 euros¹⁰;
- 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

⁴ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021, de 25 de março, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 44, de 25 de março de 2021

⁵ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 161, de 20 de setembro de 2021

⁶ A 12 de agosto de 2021, por despacho do Secretário Regional dos Transportes, Turismo e Energia, foi adjudicada a proposta da SATA.

⁷ Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

⁸ 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.

⁹ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

¹⁰ 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

próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras¹¹.

A SATA 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 poderá exceder até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes à data do transporte aéreo.

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

O montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de euros, já se encontra totalmente realizado, com i) a entrada em dinheiro na SATA no montante de 144,5 milhões de euros (82,5 milhões de euros adiantados em 2021 e 62 milhões de euros recebidos em 2022), contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao Governo Regional dos Açores (“GRA”) e ii) a concretização da assunção de dívida bancária no montante de 173,75 milhões de euros contraída pela SATA, 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.

¹¹ 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

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 Açores¹² 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.
- **Negociação com fornecedores**
 - Negociação dos principais contratos com fornecedores para obter melhores condições.
- **Agilização do trabalho**
 - Implementação de medidas de produtividade para ajustar o trabalho às necessidades do Grupo SATA.

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

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

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

¹² Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

Após o desenho e otimização da rede, a SATA contratou a Consultora SABRE, para realizar a validação do plano de rede e capacidade. Este projeto foi realizado durante os meses de outubro e novembro de 2020. Após a conclusão do projeto, as equipas profissionais da SABRE validaram e fizeram pequenas recomendações na rede considerada no Plano da 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 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 (o “Plano”) atualizado pela última vez a 12 de maio de 2023.

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

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

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

- Venda à SATA Holding pela SATA Air Açores de 100% do capital social das suas subsidiárias Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como a cessão de créditos intra grupo devidos pelas subsidiárias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 50.000 ações nominativas escriturais, com o valor nominal de 5 euros cada, representativas da totalidade do capital social e direitos de voto da SATA Aeródromos, no valor de 250.000 euros;

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

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

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

Capitalização da SATA Air Açores

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

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

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

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

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

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

- a dia 18 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BPI, S.A. referente ao contrato e empréstimo, no montante de 40.0000.000 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 30.000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.
- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007) e,
- a 20 de dezembro de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 2,711% e data de maturidade a 20 de dezembro de 2028 (PTSAOAOM0000).

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 S.A. 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 SATA.

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 da Azores Airlines, 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 Azores Airlines.

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 Azores Airlines 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 da Azores Airlines, o qual se estima concluir em 2025, encontra-se prevista a conversão total dos empréstimos acionistas detidos pela SATA Holding nesta sociedade, 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 21 de julho de 2025. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

1.4 Continuidade das operações

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

Não obstante a existência de incertezas materiais sobre os pressupostos subjacentes à continuidade das operações, a aplicação deste pressuposto assenta na convicção do Conselho de Administração de que estão reunidas as condições necessárias para a manutenção da atividade operacional do Grupo SATA, tendo em consideração: (i) a prossecução das medidas constantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA, (iii) a conclusão favorável do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines até ao final do ano de 2025, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a obtenção de condições favoráveis no âmbito de negociações em

curso com a Comissão Europeia para efeitos da obtenção adicional de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de mobilização de recursos financeiros externos em condições adequadas, (v) a capacidade de financiamento da SATA no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e (vi) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos.

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

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

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (ii) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iii) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, (iv) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira, (v) da conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding em capital, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA (vi) da concretização do processo de privatização da Azores Airlines 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 em 31 de dezembro de 2024

As 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 subtópicos 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 "Bélgicas" que não estejam sujeitas à obrigação de prestação pública de informação financeira e tenham uma empresa-mãe que prepara demonstrações financeiras consolidadas disponíveis para uso público que estejam em conformidade com as IFRS.	1 de janeiro de 2027

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

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

3. Políticas contabilísticas materiais

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

3.1 Partes de capital em subsidiárias

Os investimentos representativos de partes de capital em subsidiárias encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das perdas de imparidade, quando estas se verificarem.

Depois de o interesse da investidora ser reduzido a zero, a Empresa reconhece um passivo para fazer face às responsabilidades adicionais resultantes de i) obrigações legais ou construtivas incorridas ou pagamentos efetuados a favor das subsidiárias e associadas, ii) expectativa de geração de caixa da subsidiária ou associada insuficiente para fazer face às obrigações legais ou construtivas incorridas e iii) impossibilidade de apurar o justo valor dos referidos investimentos com fiabilidade.

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

3.2 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

iii) Taxas de câmbio utilizadas

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

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

Fonte: Banco de Portugal

3.3 Ativos fixos tangíveis

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

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

Os custos subsequentes incorridos com renovações e grandes reparações, que se traduzam no aumento da vida útil dos respetivos ativos e na capacidade de gerar benefícios económicos futuros, são reconhecidos como elemento do custo dos respetivos ativos, sendo capitalizados enquanto ativos fixos tangíveis. Caso estas condições não sejam cumpridas, os respetivos custos são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

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

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

	<u>Anos</u>
<u>Frota Aérea</u>	
Aviões	18 anos
Motores	4 anos
Hélices	10 anos
Trens aterragem	10 anos
Sobressalentes	6 anos
<u>Restantes ativos</u>	
Edifícios e outras construções	50 anos
Equipamento básico	Entre 5 a 12 anos
Equipamento de transporte	Entre 5 a 7 anos
Ferramentas	Entre 5 a 12 anos
Equipamento administrativo	Entre 4 a 10 anos
Outras ativos tangíveis	Entre 3 a 20 anos

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

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

grande manutenção. No caso de a grande manutenção ser antecipada, os valores líquidos contabilísticos da anterior grande manutenção serão desreconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados do exercício.

A SATA estima o valor residual dos ativos fixos tangíveis em zero, uma vez que a expectativa da gestão é utilizar os ativos pela totalidade da sua vida económica, com exceção da frota aérea que apresenta um valor residual de 20%.

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

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

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

3.4 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

3.5 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

Instrumentos de dívida

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

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

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

Instrumentos Financeiros derivados

A Empresa utiliza derivados com o objetivo de gerir os riscos financeiros e operacionais a que se encontra sujeita. Sempre que as expectativas de evolução de taxas de juro ou taxas de câmbio o justifiquem, a Empresa procura contratar operações de proteção contra movimentos adversos, através de instrumentos derivados, tais como contratos de proteção de juro ou *forwards* cambiais.

Na seleção de instrumentos financeiros derivados são, essencialmente, valorizados os aspetos económicos dos mesmos. Os instrumentos financeiros derivados são registados na demonstração da posição financeira pelo seu justo valor.

Na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor das coberturas de fluxos de caixa são, inicialmente, registadas, em outros rendimentos integrais do período a que respeitam e posteriormente em resultados e resultados financeiros líquidos na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados financeiros líquidos no momento em que ocorre.

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

antecipada deste tipo de instrumento, que apenas é permitida mediante determinadas circunstâncias, são reconhecidos em resultados, quando a operação coberta também afetar resultados.

Sempre que possível, o justo valor dos derivados é estimado com base em instrumentos cotados. Na ausência de preços de mercado, o justo valor dos derivados é estimado através do método de fluxos de caixa descontados e modelos de valorização de opções, de acordo com pressupostos geralmente utilizados no mercado. O justo valor dos instrumentos financeiros derivados encontra-se incluído, essencialmente, nas rubricas de outras contas a receber e de outras contas a pagar.

Imparidade de ativos financeiros

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

Outras contas a receber

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

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

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.6 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.

3.7 Inventários

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

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

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

3.8 Clientes e Outras contas a receber

Os saldos de clientes e outras contas a receber correntes são, inicialmente, contabilizados pelo valor da contraprestação acordada, a não ser que tenham uma componente de financiamento significativa, caso em que são contabilizados ao justo valor. A 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.

3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.10 Capital social

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

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

3.11 Passivos financeiros

Classificação

Os passivos financeiros são classificados em duas categorias:

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

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

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

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

Empréstimos obtidos

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

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

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

Desreconhecimento de passivos financeiros

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

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

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

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

3.12 Outras contas a pagar

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

3.13 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede benefícios aos seus empregados de natureza corrente, longo prazo, cessação de emprego e pós-emprego e complementos de pensões de reforma (doravante designado por plano de pensões).

➤ Plano benefícios definidos

Nos termos do Acordo de Empresa em vigor, a Empresa assumiu responsabilidades pelo pagamento aos empregados que foram admitidos até 31 de dezembro de 2003, de complementos das pensões de reforma pagas pela Segurança Social.

Os complementos de reforma atribuídos aos empregados, constituem um plano de benefícios definidos, com fundo autónomo constituído, para o qual são transferidas a totalidade das responsabilidades e entregues as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se vão vencendo em cada um dos períodos.

As responsabilidades com o pagamento das referidas prestações, são estimadas anualmente por atuários independentes, sendo utilizado o método do crédito da unidade projetada. O valor presente da obrigação do benefício definido é determinado pelo desconto dos pagamentos futuros dos benefícios, utilizando a taxa de juro de obrigações de “*rating*” elevado denominadas na mesma moeda em que os benefícios serão pagos, e com uma maturidade que se aproxima da maturidade da responsabilidade assumida.

O passivo reconhecido na demonstração da posição financeira relativamente a responsabilidades com benefícios de reforma, corresponde ao valor presente da obrigação do benefício determinado à data de relato financeiro, deduzido do justo valor dos ativos do plano.

As remensurações resultam de ajustes de experiência e alterações nos pressupostos financeiros e demográficos. A SATA reconhece todas as remensurações apuradas, de todos os planos em vigor, diretamente nos capitais próprios, conforme demonstração das alterações dos capitais próprios.

Os custos de serviços passados são reconhecidos de imediato nos resultados do exercício (Ver Nota 20).

➤ Planos de contribuição definida

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos da Empresa admitidos após 31 de dezembro de 2003 e prevê uma contribuição base de 6% por parte da Empresa e 1,5% por parte do colaborador. O plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

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

As contribuições efetuadas são registadas como gastos com pessoal na demonstração de resultados (ver Nota 20 e 30).

➤ **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 Empresa 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 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 á antecipação da reforma, considerado para trabalhadores com mais de 60 anos.

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos.

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

3.15 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.

Redelivery

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

Processos judiciais

As provisões relacionadas com processos judiciais, opondo a 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.

Provisão para Reestruturação

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

3.16 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.17 Locações

A Empresa avalia se um contrato contém uma locação, no início do contrato. A Empresa reconhece um ativo por direito de uso e o correspondente passivo de locação em relação a todos os contratos de locação em que é locatário, exceto para locações de curto prazo, definidos como locações com um prazo de

locação inferior a 12 meses e locações de ativos de baixo valor, tais como tablets e computadores pessoais pequenos bens de mobiliário de escritório e telefones.

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

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

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

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

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, sendo o passivo da locação remensurado com base no prazo modificado da locação, descontando os pagamentos da locação revistos, usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa não realizou nenhum ajuste desta natureza durante os exercícios apresentados.

Os ativos por direito de uso compreendem a mensuração inicial do passivo correspondente, os pagamentos efetuados antes do início da locação e quaisquer custos diretos iniciais, deduzidos dos

incentivos recebidos. Os ativos por direito de uso são subsequentemente mensurados pelo custo, deduzido das depreciações e perdas por imparidade acumuladas.

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

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

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

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

3.18 Especialização dos exercícios

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

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

3.19 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.

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

No momento da venda de um bilhete, a Empresa considera que tem uma obrigação de desempenho separada correspondente aos pontos do programa SATA Imagine atribuídos. Com base no histórico do número de milhas atribuídas no final de cada exercício e na valorização unitária atribuída, a Empresa procede ao reconhecimento do diferimento do rédito estimado com a correspondente atribuição das milhas. A valorização das milhas é determinada usando o “*stand-alone price*”, que se baseia no valor médio equivalente do bilhete considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses.

O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

As compensações financeiras atribuídas pelo Governo Regional dos Açores como contrapartida do serviço público são reconhecidas no período em que se satisfaz a obrigação de desempenho. Estas compensações são calculadas trimestralmente, na proporção anual atribuída pelos termos contratualmente previstos e em resultado do concurso público ganho pela Empresa e apenas são reconhecidas quando existe uma certeza razoável de que a Empresa cumpre com as condições de atribuição das mesmas e de que estas irão ser recebidas.

Assistência prestada a terceiros

O valor da receita de assistência a aviões de outras companhias aéreas é contabilizado como rédito no exercício em que o serviço é prestado. O rédito relativo às prestações de serviços de *handling* é reconhecido na medida em que o serviço associado às mesmas é satisfeito.

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

3.20 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

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

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

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

- a) Os pagamentos de locações que representam pagamentos em dinheiro da parcela principal dos passivos de locação são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento;
- b) Os pagamentos de locação que representam a parcela de juros também são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento; e
- c) Os pagamentos de locação que não foram incluídos na mensuração dos passivos de locação, incluindo pagamentos variáveis, locações de curto prazo e locações de ativos de baixo valor, são apresentados como fluxos de caixa operacionais.

4. Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da Empresa é desenvolvida na Região Autónoma dos Açores, no entanto encontra-se exposta ao risco da flutuação das taxas de câmbio através da aquisição de produtos/serviços fortemente indexados ao dólar, como por exemplo o *jetfuel*, locações e/ou e a manutenção de aeronaves.

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

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

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

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

As rubricas de custos da Empresa são, em muitos casos, dependentes do EUR e do USD, tendo as restantes divisas, uma expressão reduzida. O USD é a moeda de referência no sector da aviação e abrange *inputs* tão importantes e diversos como combustível, locação de aeronaves, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, ou transações em *code-share*. No caso concreto dos combustíveis, mesmo em contratos objeto de faturação e liquidação em EUR, o cálculo dos valores a cobrar é indexado, e estabelecido por referência, à cotação do USD face ao EUR, constituindo o gasto com combustível uma exposição quase integral ao USD, na qual se excetua apenas determinadas taxas e comissões comerciais.

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

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

	2024			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	610 921	254 932	30 741	896 594
Clientes e outras contas a receber	1 918 535	16 282	1 980	1 936 797
	2 529 456	271 214	32 721	2 833 391
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	2 377 157	-	-	2 377 157
Fornecedores e outras contas a pagar	14 585 220	7 397	174 229	14 766 845
Provisões	260 225	-	-	260 225
	17 222 602	7 397	174 229	17 404 227
	2023			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	511 476	509 581	63 430	1 084 487
Clientes e outras contas a receber	1 205 711	26 154	4 332	1 236 197
	1 717 187	535 735	67 762	2 320 684
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	2 968 715	-	-	2 968 715
Fornecedores e outras contas a pagar	2 147 279	3 850	281 310	2 432 439
Provisões	234 861	-	-	234 861
	5 350 855	3 850	281 310	5 636 016

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

Em 31 de dezembro de 2024, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de cerca de 1.457 milhares de euros (2023: 332 milhares de euros).

ii. Risco de crédito

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

A 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, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível ("*on demand*"); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de incumprimento é próxima de 0% 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>	<u>Fonte</u>
AA-	35 546	-	Fitch Ratings
A1	-	42 703	Moody's
A2	196 042	-	Moody's
A	764 022	-	Fitch Ratings
A-	960 274	1 472 657	Fitch Ratings
BBB +	552	25 297	Fitch Ratings
BBB	43 552	6 338	Fitch Ratings
BAA2	12 261	-	Moody's
BBB -	-	50 020	Fitch Ratings
BA1	-	6 276	Moody's
BA2	-	10 832	Moody's
BB	-	59	Standard & Poor's
B+	-	6	Fitch Ratings
Sem rating atribuído	4	41 858	
	2 012 252	1 656 047	

i) Risco de liquidez

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

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

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	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2024			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	67 361 276	14 526 577	-
Passivos com obrigações contratuais	5 914 074	20 694 738	4 815 825
Fornecedores	22 262 864	-	-
Outras contas a pagar	44 736 882	-	-
	140 275 096	35 221 315	4 815 825

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2023			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5 673 334	110 799	-
Passivos com obrigações contratuais	5 694 420	20 984 640	9 392 166
Fornecedores	17 792 967	-	-
Outras contas a pagar	39 277 608	-	-
	68 438 329	21 095 439	9 392 166

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.

Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, a Empresa contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro.

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

Capital em dívida	Spread	Indexante	Data de repricing
112 602	1,75%	Euribor 6M	-
40 000 000	1,65%	Euribor 12M	19/11/2025
6 977 000	4,00%	Euribor 12M	28/11/2025

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

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

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 19.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida bancária da Empresa com referência a 31 de dezembro de 2024 e 2023.

Tendo por referência à dívida bancária em 31 de dezembro de 2024, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais de 471 milhares de euros (2023: 6 milhares de euros).

iv. Risco de preço de combustível

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

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

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

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

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

v. Risco de mercado

A Empresa encontra-se exposta, ainda que de forma indireta, a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

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

Apesar do crescimento, o setor enfrentou desafios significativos. A escassez de capacidade, agravada por atrasos na entrega de aeronaves e limitações nos fornecedores de infraestrutura e peças de manutenção,

resultou em custos elevados e margens de lucro mais reduzidas. Além disso, a volatilidade nos preços do combustível e as incertezas políticas e económicas, incluindo potenciais tarifas comerciais, representaram riscos adicionais para a estabilidade financeira das companhias aéreas.

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

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

vi. 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 através da ponderação de fatores como o custo do financiamento e as necessidades de tesouraria.

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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

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

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

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

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

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração tendo em consideração que i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidas nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, iii) a indefinição quanto ao novo concurso de Obrigações de Serviço Público que se iniciam em 1 de novembro de 2026, bem como iv) as perspetivas futuras quanto a um eventual processo de privatização da Azores Airlines, com um impacto indireto nas operações da Empresa, estes fatores representam um elevado nível de incerteza, imprevisibilidade e desalinhamento face às projeções a longo prazo consideradas no Plano de Reestruturação. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura da Empresa, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data. Ver adicionalmente Nota 5.6 e 5.7.

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 18)

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 Pressupostos atuariais (Nota 20)

A determinação das responsabilidades com pensões de reforma requer a utilização de pressupostos e estimativas, de natureza demográfica e financeira, que podem condicionar significativamente os montantes

de responsabilidades apurados em cada data de relato. As variáveis mais sensíveis referem-se à taxa de atualização das responsabilidades e as tabelas de mortalidade utilizadas.

5.3 Ativos fixos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.4 Imparidades (Notas 10, 11 e 13)

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 clientes e contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 11 e 13).

A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o GRA, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do saldo a receber da Azores Airlines, no montante de 76.780.254 euros. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem qualquer eventual perda por imparidade desta conta a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado num aumento de perdas por imparidade reconhecidas, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 808 milhares de euros.

As imparidades de inventários são calculadas com base em critérios que atendem à natureza, finalidade de utilização, antiguidade e rotação de materiais (Nota 10).

5.5 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

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

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

Um aumento de 10 p.p à taxa de antecipação de receita aplicada aos bilhetes caducados sobre os quais, historicamente, não resultam em reembolsos ou reemissões, originaria um incremento de receitas no montante aproximado de 25 milhares de euros, a reconhecer nos resultados do exercício.

5.6 Impostos diferidos (Nota 9)

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

Face à indefinição da evolução futura da Empresa a longo prazo, decorrente do término do atual contrato de Obrigações de Serviço Público em outubro de 2026, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, considerando que tal exercício seria prematuro à data.

Assim, a 31 de dezembro de 2024 não foi efetuado um teste de recuperabilidade aos ativos por impostos diferidos reconhecidos.

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

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

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

A esta data, o Conselho de Administração da SATA, em articulação com o acionista encontra-se a avaliar a recuperabilidade dos ativos associados ao transporte aéreo. Os pressupostos utilizados no teste de imparidade no exercício de 2023 assentes no Plano de Reestruturação Aprovado, apresentam desvios significativos em 2024 nos principais indicadores, tais como, evolução da procura, EBITDA e resultado líquido, pelo que demonstram uma desadequação face à realidade atual.

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras, o Conselho de Administração tendo em consideração que i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidas nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, iii) a indefinição quanto ao novo concurso de Obrigações de Serviço Público que se iniciam em 1 de novembro de 2026, bem como iv) as perspetivas futuras quanto a um eventual processo de privatização da Azores Airlines, com um impacto indireto nas operações da Empresa, trazem um elevado nível de incerteza e imprevisibilidade às projeções a longo prazo consideradas. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura da Empresa, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data.

Consequentemente, as demonstrações financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem qualquer eventual perda por imparidade sobre esta unidade geradora de caixa (Transporte Aéreo da SATA Air Açores), sendo o impacto futuro desconhecido a esta data.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, o total de ativos não correntes associados ao transporte aéreo ascende a 40,3 milhões de euros.

5.8 Locações (Nota 6 e 19)

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

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

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>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2024									
Custo de aquisição	73 312	3 929 709	159 575 668	543 053	1 930 473	5 993 171	5 481 157	1 588 057	179 114 599
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 128 237)	(120 207 454)	(416 333)	(1 776 288)	(5 924 436)	(5 480 045)	-	(135 932 794)
Valor líquido	73 312	1 801 472	32 789 269	126 720	154 185	68 735	1 111	1 588 057	36 602 860
Movimento de 2024									
Adições	-	321 404	9 771 140	54 500	45 931	89 529	-	9 680 085	19 962 591
Renegociações	-	49 621	-	-	-	-	-	-	49 621
Transferências e abates	-	351 989	643 906	2 952	10 701	(159 802)	-	(1 496 720)	(646 975)
Depreciação - exercício	-	(603 219)	(9 546 826)	(44 078)	(42 755)	(80 947)	(438)	-	(10 318 263)
Depreciação- transf. e abates	-	306 784	180 389	-	-	159 802	-	-	646 975
	-	426 579	1 048 609	13 374	13 877	8 582	(438)	8 183 365	9 693 949
31 de dezembro de 2024									
Custo de aquisição	73 312	4 652 723	169 990 714	600 505	1 987 105	5 922 898	5 481 157	9 771 422	198 479 836
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 424 672)	(129 573 891)	(460 411)	(1 819 043)	(5 845 581)	(5 480 484)	-	(145 604 082)
Valor líquido	73 312	2 228 051	33 837 879	140 094	168 062	77 317	673	9 771 422	46 296 808

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

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2023									
Custo de aquisição	73 312	3 744 360	155 030 790	462 351	1 883 834	5 941 995	5 500 154	420 743	173 057 540
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(1 620 911)	(110 318 375)	(416 709)	(1 766 078)	(5 848 600)	(5 497 997)	-	(125 468 669)
Valor líquido	73 312	2 123 449	38 133 470	45 643	117 756	93 395	2 158	420 743	41 009 926
Movimento de 2023									
Adições	-	185 349	4 705 985	101 960	74 799	62 008	-	1 588 057	6 718 157
Transferências e abates	-	-	(161 107)	(21 258)	(28 160)	(10 832)	(18 998)	(420 743)	(661 098)
Depreciação - exercício	-	(507 326)	(10 465 356)	(20 883)	(38 370)	(86 668)	(1 047)	-	(11 119 650)
Depreciação- transf. e abates	-	-	576 277	21 258	28 160	10 832	18 998	-	655 525
	-	(321 977)	(5 344 201)	81 077	36 429	(24 661)	(1 047)	1 167 314	(4 407 066)
31 de dezembro de 2023									
Custo de aquisição	73 312	3 929 709	159 575 668	543 053	1 930 473	5 993 171	5 481 157	1 588 057	179 114 599
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 128 237)	(120 207 454)	(416 333)	(1 776 288)	(5 924 436)	(5 480 045)	-	(135 932 794)
Valor líquido	73 312	1 801 472	32 789 269	126 720	154 185	68 735	1 111	1 588 057	36 602 860

Em 2024 e 2023, a frota aérea da Empresa era composta por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, e quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010 através de uma locação com opção de compra, e o respetivo equipamento de reserva desses aviões. Já em 2022 foi integrada uma nova aeronave Bombardier Q400 (CS-TSE) adquirida através de uma locação sem opção de compra.

No decurso do exercício de 2024, as aquisições de equipamento básico totalizaram 9.771.140 euros. Este montante inclui, essencialmente, investimentos relacionados com a frota aérea, nomeadamente a inspeção de um motor da aeronave CS-TRG, no valor de 3.200.414 euros, a capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TRE, no montante de 2.028.383 euros, e a manutenção estrutural realizada *in-house* na mesma aeronave, no valor de 1.505.529 euros. Adicionalmente, foram efetuadas manutenções de trens de aterragem nas aeronaves CS-TRD e CS-TRG, nos montantes de 256.833 euros e 115.507 euros, respetivamente, bem como a substituição de uma hélice da aeronave CS-TRC, no valor de 126.518 euros.

No que respeita a equipamentos de apoio em terra, foram adquiridos cinco tratores, no valor total de 478.854 euros, sensores de combustível no montante de 177.341 euros e trinta e três carros de bagagem, num total de 146.470 euros. Adicionalmente, foram registadas adições de equipamento básico de assistência em terra, em regime de locação, no montante de 975.315 euros. Foram ainda incorporados diversos equipamentos de apoio à operação, não diretamente relacionados com a frota aérea, num valor global de 759.976 euros.

No decurso do exercício de 2023, as aquisições totalizam 4.705.985 euros e respeitavam, essencialmente a i) uma inspeção de um motor da aeronave CS-TRF no montante de 2.438.534 euros, ii) aquisição de trens de aterragem no montante total de 808.080 euros, para as aeronaves CS-TRB, CS-TRC, CS-TRF e CS-TRG, iii) aquisição de duas hélices das aeronaves CS-TRC e CS-TRD, no montante total de 309.605 euros, e iv) da capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TSE em regime de locação no valor de 253.783 euros, na rubrica de equipamento básico e adições de outro tipo de equipamento básico não relacionado com a frota aérea, nomeadamente empilhadores, escadas elétricas e equipamentos de apoio à operação, no montante de 895.983 euros.

Adicionalmente, as adições da rubrica dos ativos em curso incluem, essencialmente, um valor de 8.300 milhares de euros referente a um contrato de *Guaranteed Maintenance Cost Plan* celebrado com a Pratt & Whitney, destinado a futuras manutenções dos motores das aeronaves Q-400, assim como manutenções que se encontram a decorrer à data de relato, nomeadamente uma manutenção estrutural da aeronave CS-TRF no montante de 950 milhares de euros, e uma intervenção no APU desta mesma aeronave de cerca de 300 milhares de euros.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 e 2023 o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, incluindo custos adicionais incorridos com manutenções estruturais, adquiridos sob o regime de locação é como segue:

	Edifícios e outras construções	Leasing de Aeronaves	Redelivery e Manutenções	Manutenções em curso	Total
1 de janeiro de 2024					
Custo de aquisição	1 531 711	97 051 430	483 170	824 295	99 890 606
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 153 591)	(70 902 194)	(104 147)	-	(72 159 932)
Valor líquido	378 120	21 833 545	379 023	824 295	23 414 983
Movimento de 2024					
Adições	-	7 902 013	-	9 023 327	16 925 341
Renegociações	49 621	-	-	-	49 621
Transferências, abates e regularizações	(306 784)	824 295	-	(824 295)	(306 784)
Depreciação - exercício	(208 855)	(6 025 923)	(106 642)	-	(6 341 419)
Depreciação- transf e abates	306 784	-	-	-	306 784
	(159 234)	2 700 385	(106 642)	8 199 032	10 633 542
31 de dezembro 2024					
Custo de aquisição	1 274 548	105 777 738	483 170	9 023 327	116 558 783
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 055 662)	(76 928 116)	(210 788)	-	(78 194 567)
Valor líquido	218 886	24 533 931	272 381	9 023 327	34 048 525
1 de janeiro de 2023					
Custo de aquisição	1 346 362	94 539 521	229 386	-	96 115 269
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(939 729)	(63 628 899)	(45 877)	-	(64 614 505)
Valor líquido	406 634	26 594 930	183 509	-	27 185 073
Movimento de 2023					
Adições	-	2 757 351	253 784	824 295	3 835 430
Renegociações	185 349	-	-	-	185 349
Transferências, abates e regularizações	-	(245 442)	-	-	(245 442)
Depreciação - exercício	(213 863)	(7 273 294)	(58 270)	-	(7 545 426)
	(28 514)	(4 761 385)	195 514	824 295	(3 770 089)
31 de dezembro de 2023					
Custo de aquisição	1 531 711	97 051 430	483 170	824 295	99 890 606
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 153 591)	(70 902 194)	(104 147)	-	(72 159 932)
Valor líquido	378 120	21 833 545	379 023	824 295	23 414 983

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados pela sua totalidade (Nota 6).

7. Ativos Intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se ao *software* adquirido e outros para suporte das atividades da Empresa. A evolução registada para os exercícios apresentados é como segue:

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2024			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	(891 150)	(155 207)	(1 046 356)
Valor líquido	37 155	461	37 615
Adições			
Amortização - exercício	(20 826)	(461)	(21 287)
	(20 826)	(461)	(21 287)
31 de dezembro de 2024			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	(911 976)	(155 667)	(1 067 643)
Valor líquido	16 329	(0)	16 329
	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2023			
Custo de aquisição	908 887	155 667	1 064 554
Amortizações acumuladas	(870 180)	(154 069)	(1 024 249)
Valor líquido	38 707	1 598	40 305
Adições	19 418	-	19 418
Amortização - exercício	(20 970)	(1 138)	(22 107)
	(1 552)	(1 138)	(2 690)
31 de dezembro de 2023			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	(891 150)	(155 207)	(1 046 356)
Valor líquido	37 155	461	37 615

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

8. Investimentos financeiros

Investimentos em subsidiárias

A 31 de dezembro de 2024 e 2023, os investimentos em subsidiárias referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal	% detida	2024			2023		
			Custo aquisição	Perda imparidade	Total	Custo aquisição	Perda imparidade	Total
Azores Airlines Vacation (EUA)	EUA	100%	728 000	-	728 000	728 000	-	728 000
			728 000	-	728 000	728 000	-	728 000

O custo de aquisição, inclui o capital social inicial.

A SATA Air Açores detém 100% da Azores Airlines Vacations, localizada nos Estados Unidos, que se encontra em processo de encerramento.

A 31 de dezembro de 2024, os principais indicadores da empresa subsidiária detalham-se como se segue:

Designação	Ativo corrente	Ativo Não corrente	Passivo corrente	Capitais próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
Azores Airlines Vacation (EUA)	491 104	79 814	-	570 917	31 237	92 411	92 411
	491 104	79 814	-	570 917	31 237	92 411	92 411

Investimentos em associadas e participadas

A 31 de dezembro de 2024 e a 31 de dezembro de 2023 os investimentos em associadas e participadas referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	Custo aquisição	Perda imparidade	Total investimento
Empresas Associadas:					
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria	Ponta Delgada	30%	12 500	-	12 500
Participadas:					
France Telecom	França	nd	33 342	-	33 342
Estação Geodésica e espacial de Santa Maria-RAEGE	Ponta Delgada	nd	1 000	-	1 000
			46 842	-	46 842

9. 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:

	Responsabilidades com benefícios pós- emprego	Prejuízos fiscais	Total
A 1 de janeiro de 2024	614 987	7 266 596	7 881 583
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	-	(45 559)	(45 559)
Movimento do exercício	-	(45 559)	(45 559)
A 31 de dezembro de 2024	614 987	7 221 037	7 836 024

	Responsabilidades com benefícios pós- emprego	Prejuízos fiscais	Total
A 1 de janeiro de 2023	614 987	6 348 871	6 963 858
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	-	917 725	917 725
Movimento do exercício	-	917 725	917 725
A 31 de dezembro de 2023	614 897	7 266 596	7 881 583

Prejuízos fiscais reportáveis

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

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

Face ao exposto, e na sequência da referida alteração legislativa ocorrida em 2022, a Empresa manteve o racional aplicado em exercícios anteriores, sobre a recuperabilidade do imposto diferido ativo, tendo apenas atualizado a taxa para 14%.

Em 31 de dezembro de 2024 os prejuízos fiscais, tendo em consideração a data-limite de utilização, detalham-se conforme segue abaixo:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023
2014	32 155 598
2018	3 822 117
2020	3 018 321
2021	73 175
2022	6 880 376
2023	5 629 249
2024 (Estimativa)	8 309 375
Total	59 888 211

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

Passivos por impostos diferidos

A 31 de dezembro de 2024 e 31 de dezembro de 2023 não existiam passivos por impostos diferidos.

10. Inventários

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

	2024	2023
Mercadorias	5 086	4 587
Matérias primas	6 068 893	4 957 661
Imparidade de inventários	(1 965 935)	(1 947 258)
Total inventários	4 108 044	3 014 990

O custo dos inventários reconhecidos, em 2024, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 2.734.271 euros (em 2023: 2.243.255 euros).

Imparidade de inventários

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

	2024	2023
A 1 de janeiro	1 947 258	1 715 522
Aumentos	18 677	231 736
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	1 965 935	1 947 258

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

11. Clientes

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Clientes	1 777 967	3 751 487
Imparidade clientes	<u>(7 701)</u>	<u>(8 104)</u>
Total Clientes	<u>1 770 266</u>	<u>3 743 382</u>

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

Em 2023, a rubrica de clientes incluía 2,9 milhões de euros de dívida de hospitais públicos e unidades de saúde da Região Autónoma dos Açores, as quais foram recebidos em janeiro de 2024.

Imparidade de clientes

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
A 1 de janeiro	8 104	54 407
Aumentos / Reduções	-	2 906
Utilizações	<u>(403)</u>	<u>(49 209)</u>
A 31 de dezembro	<u>7 701</u>	<u>8 104</u>

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

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

12. Imposto sobre o rendimento a pagar

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Retenções na fonte	-	6 029
Estimativa de IRC (Nota 34)	<u>(72 499)</u>	<u>(83 549)</u>
Total	<u>(72 499)</u>	<u>(77 521)</u>

13. 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:

	<u>2024</u>			<u>2023</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Outros devedores						
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 36)	34 096 189	-	34 096 189	31 424 581	-	31 424 581
Depósitos de segurança	2 200 036	-	2 200 036	789 292	-	789 292
Reservas de manutenção recuperáveis	416 180	1 530 896	1 947 076	27 133	1 083 691	1 110 824
Outros valores a receber da SRTMI (Nota 36)	1 905 264	-	1 905 264	1 836 666	-	1 836 666
Adiantamentos efetuados ao pessoal	419 737	-	419 737	342 455	-	342 455
Depósitos de garantia - locações	-	233 670	233 670	-	211 229	211 229
Valores a receber de seguradoras	144 640	-	144 640	190 083	-	190 083
Instrumentos derivados	4 252	-	4 252	1 169 019	-	1 169 019
Outros	199 534	-	199 534	119 721	-	119 721
Adiantamentos a fornecedores	402 192	-	402 192	678 066	-	678 066
Empresas do Grupo (Nota 36)	76 780 254	-	76 780 254	14 889 502	-	14 889 502
Acréscimo de proveitos						
Juros (Nota 36)	-	-	-	426 493	-	426 493
Tarifa Açores (Nota 36)	189 613	-	189 613	209 976	-	209 976
Handling	133 805	-	133 805	103 551	-	103 551
Outros	825 298	-	825 298	372 685	-	372 685
Imparidade de outros devedores	-	(1 507 644)	(1 507 644)	-	(700 054)	(700 054)
Outras contas a receber	<u>117 716 994</u>	<u>256 922</u>	<u>114 958 925</u>	<u>52 579 223</u>	<u>594 867</u>	<u>53 174 090</u>

Em 31 de dezembro de 2024, o montante a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI"), respeitava à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos, e em resultado do concurso público ganho pela Empresa.

Já em 2025, foi aprovado em Conselho do Governo o pagamento do montante de 31.5 milhões de euros associado à Reposição do Equilíbrio Financeiro do Contrato de Concessão dos Serviços de Transporte Aéreo Regular no Interior da Região - 2021-2026, para o 3.º ano da concessão, compreendido entre 1 de novembro de 2023 e 31 de outubro de 2024. A esta data o referido montante encontra-se totalmente liquidado (Ver Nota 38).

O movimento ocorrido nesta rubrica no exercício de 2024 e 2023, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2024 e 2023, é como segue:

	2024			Total
	Compensação relativa a	Compensação relativa a	Compensação relativa a	
	2024	2023	2021	
Saldo inicial	-	31 424 936	(355)	31 424 581
Compensação (Nota 28)	28 000 591	-	-	28 000 591
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	31 461 720	-	-	31 461 720
Recebimentos	(25 366 122)	(31 424 936)	355	(56 790 703)
Saldo final	34 096 189	-	-	34 096 189

	2023			Total
	Compensação relativa a	Compensação relativa a	Compensação relativa a	
	2023	2022	2021	
Saldo inicial	-	20 835 581	112 463	20 948 044
Compensação (Nota 28)	28 000 390	-	-	28 000 390
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	24 424 816	-	-	24 424 816
Recebimentos	(21 000 270)	(20 835 581)	(112 818)	(41 948 669)
Saldo final	31 424 936	-	(355)	31 424 581

No final de maio de 2021, com o intuito de reforçar as acessibilidades no mercado interno do Arquipélago, na sequência da implementação de políticas públicas, com base na Resolução do Conselho do Governo nº 134/2021, foi introduzida uma nova tarifa, denominada Tarifa Açores. A atribuição do subsídio ao passageiro, residente na Região Autónoma dos Açores, nas respetivas viagens aéreas inter-ilhas, corresponde à diferença entre o preço praticado pela concessionária do serviço de transporte aéreo regular e a Região Autónoma dos Açores, sendo o valor de 60 euros para uma viagem de ida e volta, ou 34 euros para uma viagem de ida. Esta diferença é atribuída de forma direta e imediata ao passageiro residente.

O valor a receber de 1.905 milhares de euros, diz respeito ao valor em dívida a 31 de dezembro de 2024, por parte do Governo Regional dos Açores, referente a esta tarifa (2023: 1.837 milhares de euros).

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

O aumento verificado no valor das reservas de manutenção recuperáveis, no montante de 836.252 euros diz respeito às reservas de manutenção pagas em 2024, deduzido do reconhecimento de perdas por imparidade no montante de 807.590 euros, tendo em conta a irrecuperabilidade das mesmas de acordo com a perspetiva futura da atividade operacional da SATA.

No ano de 2023 a Empresa celebrou dois contratos de derivados de taxa de juro para proteger ou minimizar perdas potenciais relacionadas com o aumento de taxas de juro variáveis. A 31 de dezembro de 2023 a valorização dos respetivos instrumentos derivados foi de 1.169 milhares de euros. Tendo em consideração a transferência dos financiamentos com aval do Governo Regional dos Açores para a SATA Holding (Nota 1) sobre os quais incidiam os contratos de derivados de taxa de juro, o impacto em resultados destes contratos foi redebitado à SATA Holding. A 31 de dezembro de 2024, no decurso da gestão diária de tesouraria a SATA detém uma carteira de *forwards* de câmbio contratualizada, cuja valorização ascende a 4 milhares de euros.

Em 31 de dezembro de 2024 e 31 de dezembro de 2023, a rubrica de adiantamentos a fornecedores era composta, essencialmente, por adiantamentos efetuados por conta de manutenção de motores.

O aumento verificado nas outras contas a receber de Empresas do Grupo, decorre do aumento dos empréstimos concedidos pela SATA Air Açores à Azores Airlines.

Imparidade de outros devedores

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

	2024	2023
A 1 de janeiro	700 054	292 487
Aumentos / reduções	807 590	407 567
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	1 507 644	700 054

14. 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		
Rendas	250 095	245 072
Comissões	225 876	236 905
Seguros	-	100 324
Outros	1 059 015	976 639
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	422 727	630 360
Outros ativos correntes	1 957 713	2 189 300

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

Na rubrica de outros encontram-se registados os custos diferidos ligados, na sua grande maioria, aos sistemas de informações, cujo contrato abrange períodos para além do exercício de 2024.

15. Caixa e equivalentes de caixa

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Caixa	5 388	7 267
Depósitos bancários	2 012 252	1 656 047
Caixa e equivalentes de caixa	<u>2 017 640</u>	<u>1 663 314</u>

16. Capital

Em 31 de dezembro de 2024, o capital social da Empresa é representado por 3.361.900 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Holding. Ver Nota 1.

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, 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 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.

Ainda 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.

17. Outras reservas

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.

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 constituída, de acordo com a legislação comercial em vigor, era de 1.495.596 euros.

18. Provisões

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

	Processos judiciais	Outros	Custos de <i>redelivery</i>	Total
A 1 de janeiro de 2024	188 754	175 449	234 861	599 065
Dotação/redução	(9 300)	13 853	-	4 553
Juros e câmbios	-	-	25 364	25 364
Utilização	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2024	179 454	189 302	260 225	628 982

	Processos judiciais	Outros	Custos de <i>redelivery</i>	Total
A 1 de janeiro de 2023	41 050	234 172	233 599	508 821
Dotação/redução	147 704	3 111	-	150 815
Juros e câmbios	-	-	1 262	1 262
Utilização	-	(61 834)	-	(61 834)
A 31 de dezembro de 2023	188 754	175 449	234 861	599 065

Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da SATA e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a Empresa.

Custo de *redelivery*

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

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

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

Esta provisão está relacionada com custos estimados para execução de trabalhos de restituição de condições contratuais no término do contrato de locação de uma aeronave adquirida em 2022 (CS-TSE), assumidas perante o *lessor*, no momento da reentrega da mesma (*phase-out*).

19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

Tipo	2024			2023		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimo Mútuos	55 778 600	14 334 002	70 112 602	3 354 359	110 110	3 464 469
CC Caucionadas	6 977 000	-	6 977 000	-	-	-
	<u>62 755 600</u>	<u>14 334 002</u>	<u>77 089 602</u>	<u>3 354 359</u>	<u>110 110</u>	<u>3 464 469</u>
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(122 750)	(67 043)	(189 794)	-	-	-
Acréscimo de juros	2 553 933	-	2 553 933	2 304 828	-	2 304 828
	<u>65 186 782</u>	<u>14 266 959</u>	<u>79 453 741</u>	<u>5 659 187</u>	<u>110 110</u>	<u>5 769 297</u>

No decurso do exercício de 2024 a SATA Air Açores contratou dois financiamentos na modalidade de crédito simples à atividade:

- i) Em 28 de agosto de 2024, foi celebrado um contrato de financiamento com a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 30 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 8 meses e tem como garantia a compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 3º ano de exploração (1 de novembro de 2023 a 31 de outubro de 2024) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA;
- ii) Em 19 de novembro de 2024, foi contratado um segundo financiamento junto do Bankinter (BKT), no montante total de 40 milhões de euros, com uma taxa de juro composta por um *spread* de 1,65% acrescidos da Euribor a 12 meses, um prazo de maturidade de 24 meses e que tem como garantia real atribuída as receitas futuras associadas ao contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA para o período compreendido entre janeiro de 2025 e julho de 2026.

A 28 de novembro de 2023 foi concedido um empréstimo, na modalidade de mútuo, pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 2.917 milhares de euros, sobre os quais se vencem juros à taxa de 1,25% de *spread* + Euribor a 3 meses e uma maturidade de 2 meses, o qual foi totalmente amortizado no início de 2024.

A SATA Air Açores dispõe ainda de uma Conta Corrente Caucionada contratada junto do Banco BPI, com um limite máximo de utilização de 7 milhões de euros, os quais vencem juros com uma taxa composta por um *spread* de 4% acrescidos da Euribor a 12 meses. O prazo de maturidade da referida linha é 30 de novembro de 2026 e detém como garantia real atribuída os últimos três meses do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA, ou seja, de agosto a outubro de 2026. Em 31 de dezembro de 2024, o montante utilizado ascendia a 6.977 milhares de euros.

À data de aprovação das presentes demonstrações financeiras, o financiamento contratado junto da CCAMA, no montante de 30 milhões de euros, já se encontra integralmente liquidado. Ver Nota 38.

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Até 1 anos	62 755 600	3 354 359
Entre 2 e 5 anos	14 334 002	110 110
Superior a 5 anos	-	-
	<u>77 089 602</u>	<u>3 464 469</u>

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

A decomposição financeira relativamente à taxa de juro apresenta-se da seguinte forma:

Tipo	2024			2023		
	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total
Empréstimo Mútuos	30 000 000	40 112 602	70 112 602	-	3 464 469	3 464 469
CC Caucionadas	-	6 977 000	6 977 000	-	-	-
	<u>30 000 000</u>	<u>47 089 602</u>	<u>77 089 602</u>	<u>-</u>	<u>3 464 469</u>	<u>3 464 469</u>

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

	Empréstimos obtidos	
	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Saldo em 1 de janeiro	5 769 297	258 334 842
Recebimentos de empréstimos obtidos	86 474 500	2 916 706
Pagamentos de empréstimos bancários	(14 087 670)	(66 801 367)
Custos com juros (Nota 33)	842 816	4 467 228
Assunção de dívida bancária - SATA Holding	-	(200 000 000)
Assunção custos financeiros - SATA Holding	-	4 336 132
Especialização de juros e comissões	454 799	2 515 755
Saldo em 31 de dezembro	79 453 741	5 769 297

Passivos com obrigações contratuais

A Empresa regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

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

Tipo	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	4 866 216	22 897 215	27 763 431	4 380 350	26 611 685	30 992 035
Custos iniciais com locações	(43 524)	(95 741)	(139 264)	(51 966)	(139 265)	(191 231)
Acréscimo e diferimento de juros	(59 625)	-	(59 625)	(67 177)	-	(67 177)
	<u>4 763 067</u>	<u>22 801 474</u>	<u>27 564 541</u>	<u>4 261 207</u>	<u>26 472 421</u>	<u>30 733 628</u>

	2024	2023
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	5 914 074	5 694 420
Entre 1 e 5 anos	20 694 738	20 984 640
Mais de 5 anos	4 815 825	9 392 166
	31 424 637	36 071 226
Custos financeiros futuros das locações	(3 661 206)	(5 079 191)
Valor atual do passivo das locações	27 763 431	30 992 035

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	2024	2023
Até 1 ano	4 866 216	4 380 350
Entre 1 e 5 anos	18 134 202	17 589 440
Mais de 5 anos	4 763 013	9 022 245
	27 763 431	30 992 035

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

	Passivos com obrigações contratuais	
	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	30 733 627	35 274 847
Aumentos de locações	1 024 937	185 349
Pagamentos de locações	(5 815 969)	(6 201 531)
Custos com juros (Nota 33)	1 364 857	1 551 036
Especialização de juros e comissões	257 090	(76 073)
Saldo em 31 de dezembro	27 564 541	30 733 627

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

A Empresa concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003.

Para os Pilotos admitidos após essa data foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na Nota 3.14.

Para cobertura das responsabilidades para complementos de pensões de reforma, a Empresa constituiu em 29 de dezembro de 1994 um Fundo de Pensões autónomo para o qual é transferida a totalidade das responsabilidades e as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se forem vencendo em cada um dos exercícios.

São participantes deste Plano de Pensões todos os trabalhadores da Empresa que com este mantenham um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo e cuja data de admissão na Empresa seja anterior a 1 de janeiro de 2004. Também são elegíveis os trabalhadores que, tendo sido admitidos na Empresa, antes de 1 de janeiro de 2004 através de contrato de trabalho a termo certo, venham a adquirir um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo celebrado após aquela data.

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2024 e 2023 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos utilizados no cálculo atuarial, são os abaixo indicados:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Taxa anual de desconto	3,50%	3,50%
Taxa anual de crescimento dos salários		
PT	2,82%	1,50%
PT TMA	2,62%	1,50%
PNC	2,03%	1,50%
PNT	2,06%	1,50%
Taxa anual de crescimento das pensões		
PT	2,82%	0,50%
PT TMA	2,62%	0,50%
PNC	2,03%	0,50%
PNT	2,06%	0,50%
Pressupostos demográficos		
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80

Em 31 de dezembro de 2024, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões, ascendiam a 45,1 milhões de euros (incluindo a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas, no montante de 15,7 milhões de euros) e o valor de mercado dos ativos sob gestão ascendia a 23,9 milhões de euros, face a 36,1 milhões de euros e 24,7 milhões de euros em 31 de dezembro de 2023, respetivamente.

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Valor presente das obrigações	45 121 915	36 144 456
Justo valor dos ativos do plano	<u>(23 984 900)</u>	<u>(24 730 631)</u>
Obrigação na demonstração da posição financeira	<u>21 137 015</u>	<u>11 413 825</u>

O movimento ocorrido no valor atual da obrigação subjacente ao plano de pensões foi o seguinte:

	Responsabilidades do plano	Ativos do plano	Total
A 1 de janeiro de 2023	35 563 876	(21 735 302)	13 828 574
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	17 962	-	17 962
Reformas antecipadas e pré-reformas	1 627 977	-	1 627 977
Juro líquido	1 333 645	(783 314)	550 331
Sub-total	2 979 585	(783 314)	2 196 271
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(2 225 582)	(2 225 582)
Variação pressupostos financeiros	526 725	-	526 725
Ajuste de experiência	1 421 173	-	1 421 173
Sub-total	1 947 898	(2 225 582)	(277 685)
Contribuições	-	(1 780 101)	(1 780 101)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1 793 670)	1 793 670	-
Benefícios pagos pela Empresa	(2 553 233)	-	(2 553 233)
A 31 de dezembro de 2023	36 144 456	(24 730 631)	11 413 825
A 1 de janeiro de 2024	36 144 456	(24 730 631)	11 413 825
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	80 689	-	80 689
Reformas antecipadas e pré-reformas	2 006 321	-	2 006 321
Juro líquido	1 265 054	(829 373)	435 681
Sub-total	3 352 064	(829 373)	2 522 691
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(461 227)	(461 227)
Variação pressupostos financeiros	10 273 717	-	10 273 717
Ajuste de experiência	-	-	-
Sub-total	10 273 717	(461 227)	9 812 490
Contribuições	-	(147 752)	(147 752)
Benefícios pagos pelo Fundo	(2 184 083)	2 184 083	-
Benefícios pagos pela Empresa	(2 464 240)	-	(2 464 240)
A 31 de dezembro de 2024	45 121 915	(23 984 900)	21 137 015

A variação na responsabilidade em resultado das remensurações através de variações de pressupostos financeiros, no valor de 10,2 milhões de euros, está, maioritariamente, relacionado com o impacto que os novos acordos de empresa tiveram na massa salariais pensionável e, consequentemente, benefícios pós emprego a liquidar perante os colaboradores.

A remensuração positiva dos ativos do plano, no montante de 461.227 euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 829.373 euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou uma valorização efetiva de 1.290.600 euros.

A maturidade média das responsabilidades do plano ascende a 10,8 anos.

O detalhe da natureza dos ativos que constituem o fundo do plano de pensões é como se segue:

	2024	2023
Obrigações	12 512 923	10 436 326
Ações	6 830 900	9 224 525
Imóveis	3 082 060	2 720 369
Depósitos	364 570	1 187 070
Outros	1 194 448	1 162 340
	23 984 900	24 730 631

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2025, ascenderá a 81 milhares de euros.

Análise de sensibilidade

Análise de sensibilidade das responsabilidades por benefícios definidos às variações ponderadas da taxa de desconto:

	Taxa	2024
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	3,25%	46 014 731
Taxa de desconto anual das pensões	3,50%	45 121 915
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	3,75%	44 264 413

A análise de sensibilidade acima é baseada na alteração individual da taxa de desconto, mantendo todos os outros em valores constantes. O cálculo da análise de sensibilidade foi efetuado com base no método de apuramento das responsabilidades de benefícios definidos reconhecidas na demonstração da posição financeira (valor presente das obrigações de benefícios definidos calculadas com base no método da unidade projetada no final do período de relato).

Planos de contribuição definida

Em 2024, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Empresa para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 685.991 euros (604.169 euros em 2023). Ver Nota 30.

21. Fornecedores

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

Descrição	2024	2023
Fornecedores c/c	22 262 864	17 792 967
Total fornecedores	22 262 864	17 792 967

A variação do saldo de fornecedores em 31 de dezembro de 2024 comparativamente ao ano anterior justifica-se pelo aumento da atividade operacional e pela intensificação de trabalhos de manutenção de linha sobre a frota da Empresa, necessitando para tal da aquisição de peças e componentes.

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 617.408 euros e 625.928 euros, respetivamente.

23. Outras contas a pagar

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Outros credores		
Empresas do Grupo (Nota 36)	32 606 981	36 665 915
Fornecedores de investimento	8 600 361	334 247
Credores diversos	392 178	780 998
Taxas aeronáuticas	413 019	99 393
Saldos credores de clientes	85 872	69 726
Adiantamentos efetuados ao pessoal	68 746	62 450
Acréscimos de gastos		
Remunerações a liquidar	6 609 413	5 649 721
Seguros	364 652	114 347
Irregularidades de passageiros	755 450	174 603
Outros acréscimos	1 518 370	1 038 379
Outras contas a pagar	<u>51 415 041</u>	<u>44 989 779</u>

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

	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	36 665 916	8 408 811
Transferência créditos a receber - SATA Holding	-	(342 422 621)
Aumento de capital - Plano de Reestruturação	-	(11 995 390)
Transferência dívida bancária - SATA Holding	-	200 000 000
Transferência custos financeiros - SATA Holding	-	(4 336 133)
Transferência dívida ao GRA	-	215 497 100
Pagamentos efetuados	(5 653 923)	(32 791 720)
Recebimentos	307 840	1 917 089
Juros (Nota 30)	1 287 148	2 374 685
Encontro de contas	-	14 095
Saldo em 31 de dezembro	32 606 981	36 665 916

A rubrica de fornecedores de investimento a 31 de dezembro de 2024 concentra montantes por liquidar referentes a um contrato de *Guaranteed Maintenance Cost Plan* celebrado no presente exercício com a Pratt & Whitney, destinado a futuras manutenções dos motores das aeronaves Q-400, justificando a variação face ao saldo desta rubrica no ano anterior. Ver Nota 6.

No que diz respeito aos credores diversos, esta rubrica corresponde essencialmente aos valores em dívida referentes a fornecedores de ativos fixos tangíveis, valores a pagar a sindicatos e a valores a regularizar referentes a ICH.

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

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

A rubrica de outros acréscimos respeita essencialmente a gastos gerais de fornecimentos e serviços externos.

24. 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	3 918 753	987 269
Imposto sobre o rendimento singular	1 428 011	495 834
Outros	-	333
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	226 036	191 521
Outros passivos correntes	5 572 800	1 674 958

A rubrica de estado e outros entes públicos era composta, a 31 de dezembro de 2024, pelos montantes correspondentes a contribuições a entregar à segurança social com referência aos meses de setembro (o

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

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.19).

25. 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			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Caixa e equivalentes de caixa	2 017 640	-	-	2 017 640
Clientes e outras contas a receber não corrente	256 922	-	-	256 922
Clientes e outras contas a receber corrente	118 661 080	-	826 181	119 487 260
Total ativos financeiros	120 935 642	-	826 181	121 761 822
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	14 266 959	-	-	14 266 959
Empréstimos obtidos corrente	65 186 782	-	-	65 186 782
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	22 801 474	22 801 474
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	4 763 067	4 763 067
Fornecedores e outras contas a pagar	66 999 746	-	6 678 159	73 677 905
Total passivos financeiros	146 453 487	-	34 242 700	180 696 188
	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 equivalentes de caixa	1 663 314	-	-	1 663 314
Clientes e outras contas a receber não corrente	594 867	-	-	594 867
Clientes e outras contas a receber corrente	55 302 085	-	1 020 521	56 322 606
Total ativos financeiros	57 560 266	-	1 020 521	58 580 787
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	110 110	-	-	110 110
Empréstimos obtidos corrente	5 659 187	-	-	5 659 187
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	26 472 421	26 472 421
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	4 261 207	4 261 207
Fornecedores e outras contas a pagar	57 070 575	-	5 712 171	62 782 746
Total passivos financeiros	62 839 872	-	36 445 798	99 285 670

26. Justo valor de ativos e passivos

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

27. Vendas e serviços prestados

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	1 366	2 836
Sub-total	1 366	2 836
Prestação de Serviços		
Exploração aérea	42 066 161	40 389 830
Assistência a aviões de terceiros	13 177 476	11 766 612
Cedência de pessoal	1 829 494	1 753 133
Manutenção de aeronaves	1 635 419	1 166 154
Taxa de terminal	1 536 127	1 466 357
Comissões de tráfego	80 386	66 828
Outros	228 681	248 374
Sub-total	60 553 744	56 857 287
Vendas e prestações de serviços	60 555 110	56 860 123

Em 2024 verificou-se um aumento da atividade da Empresa face a 2023, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 3,7 milhões de euros.

Na rubrica de exploração aérea está incluída a receita proveniente da Tarifa Açores no valor de 9.546 milhares de euros (2023: 8.299 milhares de euros). Ver Nota 36.

28. Subsídios à exploração

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Subsídios à exploração		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)	28 000 591	28 000 390
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	31 461 720	24 424 816
Outros	6 000	-
	<u>59 468 311</u>	<u>52 425 206</u>

29. Fornecimentos e serviços externos

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Manutenção e aluguer de motores	9 937 038	5 692 213
Combustíveis e lubrificantes	8 816 122	9 056 515
Custos de distribuição e comunicação	7 098 708	6 831 850
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	6 916 446	5 660 584
Cedência de pessoal	4 196 452	3 778 828
Rendas e alugueres	3 835 833	3 665 422
Serviços ACMI	2 063 076	11 561
Limpeza e higiene	1 673 099	1 254 945
Honorários e serviços especializados	1 043 340	1 495 432
<i>Handling</i>	986 900	1 421 236
Indemnizações bagagem e passageiros	789 048	335 684
Deslocações e estadas	767 915	414 532
Seguros	679 029	571 117
Conservação e reparação	653 479	546 787
<i>Catering</i>	572 661	501 107
Transporte mercadorias e equipamentos	490 525	345 653
Manutenção programas informáticos e equipamentos	442 477	373 724
Vigilância e Segurança	337 032	294 343
Comissões	334 105	319 421
<i>Management fee</i>	245 253	188 151
Serviços relativos a tráfego	39 932	57 199
Outros	1 684 092	1 462 710
Fornecimentos e serviços externos	<u>53 602 562</u>	<u>44 279 013</u>

O aumento da atividade em 2024 teve impacto no incremento dos custos relacionados com taxas aeroportuárias.

Os custos com combustíveis e lubrificantes reduziram apesar do aumento do número de voos, tendo por base a descida do valor do *brent*.

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

A rubrica de manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com o aluguer de motores relacionados com a substituição de motores que são removidos temporariamente das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16.

Em 2024 a Empresa recorreu a serviços de ACMI, por motivos de manutenção da frota própria.

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

A rubrica rendas e alugueres inclui contratos de locação que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16, relativos, essencialmente, a instalações e balcões em aeroportos e *software*.

30. Gastos com o pessoal

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	16 800	115 904
Pessoal	<u>44 169 644</u>	<u>37 700 961</u>
	44 186 444	37 816 865
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	516 372	568 556
Plano de contribuição definida	563 086	492 927
Prémio de jubilação	<u>122 905</u>	<u>111 242</u>
	1 202 364	1 172 725
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	9 474 896	8 259 723
Custos de ação social	76 802	66 522
Outros	<u>3 189 074</u>	<u>3 452 541</u>
	12 740 772	11 778 786
Custos com o pessoal	<u>58 129 580</u>	<u>50 768 376</u>

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

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

Gastos de reestruturação

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas (Nota 20)	<u>2 006 321</u>	<u>1 627 977</u>
	2 006 321	1 627 977

No âmbito do processo de reestruturação, a Empresa registou em 2020 o valor de 2.678.571 euros em gastos a incorrer com o programa de rescisões por mútuo acordo, a iniciar em 2021.

Aderiram, em 2021, ao programa de rescisões por mútuo acordo, 18 trabalhadores, com o pagamento de indemnizações no valor de 1.607.578 euros. O programa de rescisões por mútuo acordo encerrou em 2022 com o pagamento de 3 acordos celebrados durante o ano e com a transferência do valor remanescente para responsabilidades com benefícios de pré-reforma.

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

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.

O programa iniciou-se em 2020 pelo que, a 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeira um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 9,8 milhões de euros, fruto da adesão de 40 colaboradores (5 em situação de reforma antecipada e 35 em situação de pré-reforma). Em 2021, foi reconhecido um aumento de responsabilidade no valor de 499.250 euros na sequência de 5 novas adesões ao referido programa.

No ano de 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a SATA registou um aumento de responsabilidade pela adesão de 18 colaboradores com entrada na pré-reforma em 2023 no montante de 5,1 milhões de euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%). Parte deste valor foi, em 2022, transferido da provisão para reestruturação.

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2022, a Empresa assumiu o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que entraram ou irão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na data da respetiva saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades serão registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente que cada um destes colaboradores prestar ao serviço da Entidade. Como resultado do descrito, em 2024 e 2023 foram reconhecidos 557 milhares de euros e 1.587 milhares de euros, respetivamente, em gastos de reestruturação, em resultado da alteração das datas de entrada em pré-reforma dos trabalhadores neste regime. Em 2024, a SATA tem registada uma responsabilidade de 2.688 milhares de euros relativa a pré-reformas de trabalhadores com entradas revistas neste regime em 2025, 2026 e 2027 (ver Nota 20).

Ainda no exercício de 2024, verificou-se um impacto associado à valorização da responsabilidade decorrente da assinatura dos novos acordos de empresa, com impactos presentes e futuros, nas responsabilidades anteriormente assumidas no montante de 2.006 milhares de euros.

31. Outros rendimentos e ganhos

A rubrica de outros rendimentos e ganhos pode ser apresentada como segue:

	2024	2023
Rendimentos suplementares	19 142	165 779
Ganhos em inventários	13 191	2 174
Ganhos em ativos fixos tangíveis	2 781	8 662
Outros	4 183	1 405
	39 297	178 020

32. Outros gastos e perdas

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

	2024	2023
Impostos	337 670	12 702
Perdas em inventários	158 180	141 858
Comissões de cartão crédito	80 837	93 374
Quotizações	72 700	71 354
Outros	336 071	273 673
	985 458	592 961

33. Resultados financeiros

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

	2024	2023
Gastos financeiros		
Juros de empréstimos obtidos	842 816	4 467 228
Comissões, taxas e outros	454 799	2 515 754
Juros de passivos com obrigações contratuais	1 364 857	1 551 036
Juros suportados (Nota 36)	1 287 149	2 374 685
Outros	137 427	53
	4 087 048	10 908 755
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 36)	1 144 098	1 999 762
Outros	32 987	300 383
	1 177 085	2 300 144
Diferenças de câmbio líquidas	14 303	(284 038)
	14 303	(284 038)

A variação verificada na rubrica de juros de empréstimos obtidos respeita essencialmente ao empréstimo contraído junto da J.P. Morgan Societas Europaea ("J.P.Morgan") em dezembro de 2022. No seguimento do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, e de acordo com as obrigações por este definidas, a SATA Hoding assumiu dívida bancária que se encontrava na esfera da

SATA Air Açores, no montante total de 200.000.000 euros, suportando os respetivos encargos financeiros a partir da sua constituição.

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, assim como do valor em dívida à SATA Holding, decorrente do processo de reorganização societária, conforme Nota 1, os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4% (Notas 23 e 36).

Os juros obtidos decorrem essencialmente de juros a receber da Azores Airlines por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, no montante de 1.144.099 euros (1.573.268 euros em 2023), os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4%, valor este impactado pelas alterações ocorridas na sequência da reorganização societária descrita na Nota 1.

34. Imposto do exercício

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Imposto sobre rendimento corrente (Nota 12)	72 499	83 549
Imposto diferido (Nota 9)	45 559	(917 725)
Excesso/insuficiência estimativa imposto	-	(69 873)
Imposto sobre o rendimento	<u>118 058</u>	<u>(904 049)</u>

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Resultado antes de Imposto	(11 461 504)	(10 875 665)
Taxa de Imposto	14,70%	14,70%
	<u>(1 684 841)</u>	<u>(1 598 723)</u>
<u>Gastos não dedutíveis</u>		
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	461 763	1 092 300
Tributação autónoma	72 499	83 549
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	-	(69 873)
Benefícios fiscais	(6 547)	(5 585)
Diferenças permanentes	8 147	-
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	1 221 478	-
Imposto diferido sobre prejuízos fiscais de anos anteriores	45 559	(405 718)
Imposto s/ rendimento	<u>118 058</u>	<u>(904 049)</u>
Taxa efetiva de imposto	-1,03%	8,31%

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	0,00%	0,00%
	14,70%	14,70%

35. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2024	2023
Região Autónoma dos Açores	20/10/2021	3 499 990	3 499 990
Região Autónoma dos Açores	20/10/2021	3 499 990	3 499 990
ANA Aeroportos, S.A.	06/05/2021	53 599	53 599
ANA Aeroportos, S.A.	26/06/2008	12 000	12 000
Direcção Geral das Alfândegas	28/04/2016	3 000	3 000
		7 068 579	7 068 579

A garantia prestada à Região Autónoma dos Açores resulta do contrato de concessão de atividade de transporte aéreo regular no Arquipélago dos Açores.

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2024 e 2023, a Empresa não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

36. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2024, a Empresa é controlada pela SATA Holding, que detém 100% do capital da Empresa, no âmbito da criação desta nova empresa, cumprindo com o previsto no plano de reestruturação (Nota 1).

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram liquidadas pela SATA Holding.

Remuneração do Conselho Fiscal

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

Remuneração do Revisor oficial de contas e Auditor

A remuneração do Revisor Oficial de Contas e do Auditor referente aos serviços de revisão legal e auditoria contratual no exercício de 2024 ascendeu a 42.608 euros.

O valor dos serviços distintos de auditoria, prestados pelo Auditor, ascenderam a 10.000 euros, os quais dizem respeito à realização de procedimentos baseados numa revisão limitada com emissão de memorando específico relativamente à informação financeira intercalar de junho de 2024. Adicionalmente, foram prestados 40.050 euros de serviços de formação técnica e comportamental, 7.500 euros de serviços de inventariação física de ativos e 23.500 euros de procedimentos acordados.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

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

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Outras contas a receber (Nota 13)		
Governo Regional dos Açores	36 191 066	33 897 716
SATA Internacional - Azores Airlines	76 780 254	14 889 502
	<u>112 971 320</u>	<u>48 787 218</u>
Outras contas a pagar (Nota 23)		
SATA Gestão de Aeródromos	2 367 190	1 978 678
SATA Holding	30 239 791	34 687 237
	<u>32 606 981</u>	<u>36 665 915</u>

Os valores a receber do GRA, dizem respeito a uma parte do Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Aéreo Regular no Interior da RAA, que teve início a partir de novembro de 2021, respetivo Reequilíbrio Financeiro e Tarifa Açores.

O saldo a receber da Azores Airlines resulta da prestação de serviços entre empresas mas também de um apoio de tesouraria, o qual vence juros à taxa de 4% ao ano.

	2024	2023
Vendas e serviços prestados		
SATA Internacional - Azores Airlines	12 715 216	11 377 418
Governo Regional dos Açores	9 545 555	8 299 490
SATA Gestão Aeródromos	147 118	197 317
SATA Holding	22 413	-
	22 430 302	19 874 225
	2024	2023
Subsídios à exploração		
Governo Regional dos Açores	59 462 311	52 425 206
	59 462 311	52 425 206
	2024	2023
Compras de serviços		
SATA Internacional - Azores Airlines	4 278 763	3 730 746
SATA Gestão Aeródromos	1 604 519	738 397
SATA Holding	245 253	188 151
	6 128 534	4 657 295
	2024	2023
Rendimentos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	-	426 494
SATA Internacional - Azores Airlines	1 144 098	1 573 268
	1 144 098	1 999 762
	2024	2023
Gastos financeiros (Nota 33)		
SATA Gestão Aeródromos	80 672	37 696
SATA Holding	1 206 477	2 336 989
	1 287 149	2 374 685

A rubrica vendas e prestações de serviços inclui essencialmente o apoio técnico e comissões sobre as vendas de bilhetes de passageiros e cargas, voos ACMI, serviço de manutenção em terra e assistência a passageiros, efetuados à Azores Airlines.

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

37. Compromissos

A 31 de dezembro de 2022 a SATA assumiu o compromisso de pagar pré-reformas no montante nominal total de 3.324 milhares de euros a trabalhadores com entrada neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na respetiva data de saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, com início em 2023 e durante o ano de 2024, conforme períodos que estes colaboradores prestam serviços à Entidade. A 31 de dezembro de 2024 ainda se encontra por reconhecer 350 milhares de euros de responsabilidade.

38. 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.

Na sequência de reunião havida com a Direção-geral de Concorrência da Comissão Europeia no dia 26 de junho, foram obtidas as autorizações necessárias para prosseguir com a realização da cisão da unidade de *handling* e para cumprir com as exigências da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) relacionadas com a emissão de uma nova licença de atividade de assistência em escala, nomeadamente as financeiras, cujo processo se irá iniciar no decorrer do ano de 2025. A expectativa é que os ativos sejam transferidos para a nova entidade pelo seu valor contabilístico, não sendo na presente data possível quantificar qualquer impacto do referido processo nas contas da Empresa.

Em 26 de fevereiro de 2025, foi aprovado em Conselho do Governo o pagamento do montante de 31,5 milhões de euros associado à Reposição do Equilíbrio Financeiro do Contrato de Concessão dos Serviços de Transporte Aéreo Regular no Interior da Região - 2021-2026, para o 3.º ano da concessão, compreendido entre 1 de novembro de 2023 e 31 de outubro de 2024, em dívida a 31 de dezembro de 2024. A sua liquidação total ocorreu em 27 de fevereiro de 2025.

Em 27 de fevereiro de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 15 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 26 meses e tem como garantia parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 5º ano de exploração do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.

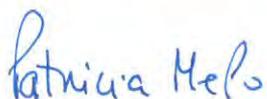
Por sua vez, no dia 24 de março de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento, também com a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 20 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 14 meses e tem como garantia parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 4º ano de exploração do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer outros eventos subsequentes à data de relato que possam ter impacto significativo nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

39. Matérias ambientais

De forma a dar cumprimento aos requisitos da Taxonomia Ambiental Europeia, a Empresa apresentará no seu relatório de sustentabilidade a informação relativa à elegibilidade das suas atividades relativamente aos objetivos climáticos.

Contabilista Certificada

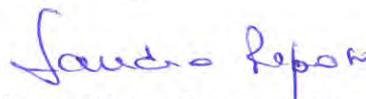


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Rui Miguel Furtado Coutinho
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Administrador)



Célio Elmano Bettencourt Ferreira
(Administrador não executivo)

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

**Exmo. Senhor Acionista da
SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.**

Nos termos da lei e do contrato de sociedade, apresentamos o relatório sobre a atividade fiscalizadora desenvolvida e damos parecer sobre o relatório de gestão e as demonstrações financeiras preparadas pelo Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

No decurso do exercício, o Conselho Fiscal procedeu com a frequência e a extensão que entendeu necessárias, ao acompanhamento da atividade da Entidade, a uma revisão geral dos procedimentos contabilísticos e a outros elementos comprovativos e do cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo recebido do Conselho de Administração e dos diversos serviços da Entidade as informações e esclarecimentos solicitados.

Procedeu-se à análise das demonstrações financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, que foram preparadas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiros (IFRS), adotadas pela União Europeia. Foram ainda analisadas a certificação legal das contas e o relatório de auditoria emitido pelo auditor externo, cujas conclusões merecem a concordância deste Conselho Fiscal.

Em 31 de dezembro de 2024, a Entidade obteve um resultado líquido negativo de 11.580 milhares de euros, que agravaram o capital próprio que nessa data é negativo e se cifra em 25.956 milhares euros. Salienta-se também que o passivo corrente é superior em 22.320 milhares de euros ao ativo corrente, estando neste incorporado um saldo a receber da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. no montante de 76.780 milhares de euros, cuja recuperabilidade não se encontra acordada.

As demonstrações financeiras da Entidade do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, tendo por base, entre outros, o reequilíbrio financeiro que é necessário na prestação dos serviços públicos na Região Autónoma dos Açores e a expectativa de renovação do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, celebrado em 28 de setembro de 2021 para um prazo de 5 anos, que tem o seu término em 31 de outubro de 2026. No entanto, o Conselho Fiscal chama a atenção para a existência de fatores de incerteza material relacionados com a continuidade das operações, os quais podem levantar dúvidas significativas quanto à capacidade da Entidade em manter a sua atividade operacional no futuro previsível. Entre os principais fatores identificados destacam-se: a capacidade de obtenção de suporte financeiro adicional no âmbito do Plano de Reestruturação aprovado, bem como do acionista e das entidades financiadoras externas, o

cumprimento das principais medidas constantes nesse Plano e no Plano de Sustentabilidade Financeira e a renovação do contrato das OSP. Estes elementos são determinantes para a posição financeira futura da Entidade, cuja evolução no presente exercício foi bastante prejudicada pelo incremento dos principais gastos operacionais, nomeadamente os custos com pessoal, custos com combustíveis e custos com taxas aeroportuárias.

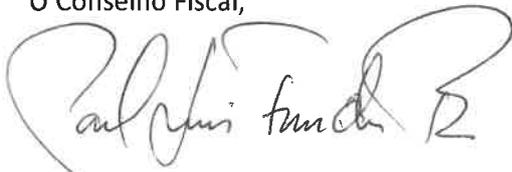
PARECER

O Conselho Fiscal, no exercício das suas competências, é de parecer que:

- sejam aprovadas as demonstrações financeiras individuais referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, incluindo a demonstração da posição financeira, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração das alterações nos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa e o anexo às demonstrações financeiras;
- seja igualmente aprovado o relatório de gestão apresentado pelo Conselho de Administração;
- seja aprovada a proposta de aplicação dos resultados constante no relatório de gestão.

Ponta Delgada, 21 de julho de 2025

O Conselho Fiscal,



Manuel Luís Fernandes Branco – Presidente



Carlos Eduardo Ferreira Oliveira - Vogal



Sofia Teves Mendonça – Vogal

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com Reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de Dezembro de 2024 (que evidencia um total de 182.768.751 euros e um total de capital próprio negativo de 25.956.140 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 11.579.562 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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, no âmbito do processo de privatização da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”), 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 o saldo a receber da SATA Internacional, no montante de 76.780 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 14.890 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)

- b) Em 31 de dezembro de 2024 encontra-se registado um valor de 7.836 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023 (31 de dezembro de 2023: 7.882 milhares de euros), cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade, o modelo de negócio da Entidade e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, consideramos que em 31 de dezembro de 2024, o respetivo ativo se encontra sobreavaliado no montante de 7.836 milhares de euros. Tendo em consideração que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e que naquela data não nos foi possível quantificar, com razoável grau de segurança, quanto ao montante do ativo sobreavaliado, não nos é igualmente possível quantificar o impacto desta situação no resultado do exercício de 2024 e nos resultados transitados.
- c) Em 31 de dezembro de 2024 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo, no valor de 40.300 milhares de euros. No âmbito da análise de imparidade efetuada, nos termos da IAS 36 – Imparidade de Ativos, tendo por base a quantia recuperável estimada dos referidos ativos em 31 de dezembro de 2024, concluímos que a rubrica de ativos fixos tangíveis e o resultado do exercício encontram-se sobreavaliados em 8.406 euros.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 25.956 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 22.320 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 76.780 milhares de euros respeitam ao saldo a receber da SATA Internacional, conforme referido na secção “Bases para a opinião com reservas”.



Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

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 capacidade de financiamento da Entidade no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das Obrigações de Serviço Público (OSP), 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 expectativa de renovação da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, bem como a conclusão favorável do processo de privatização da 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 capacidade de financiamento da Entidade no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP, (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 renovação da concessão à Entidade dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, (v) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (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 da concessão de serviços público da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A..

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

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

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



Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

Ênfase

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

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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



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 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:

- 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;

Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n° 520)
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n° 1365)

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

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

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para 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 a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 21 de Julho de 2025



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
representada por
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n°520)
Registado na CMVM com o n° 20160190



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2024 (que evidencia um total de 182.768.751 euros e um total de capital próprio negativo de 25.956.140 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 11.579.562 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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, no âmbito do processo de privatização da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”), 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 o saldo a receber da SATA Internacional, no montante de 76.780 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 14.890 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.

b) Em 31 de dezembro de 2024 encontra-se registado um valor de 7.836 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023 (31 de dezembro de 2023: 7.882 milhares de euros), cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade, o modelo de negócio da Entidade e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, consideramos que em 31 de dezembro de 2024, o respetivo ativo se encontra sobreavaliado no montante de 7.836 milhares de euros. Tendo em consideração que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e que naquela data não nos foi possível quantificar, com razoável grau de

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: Njc3YzYwMzM1NGJkY2Y3OTczMDEyZU1lDMwNjc5NjYyMDAyMjczMTU4N3xSQQ==

segurança, quanto ao montante do ativo sobreavaliado, não nos é igualmente possível quantificar o impacto desta situação no resultado do exercício de 2024 e nos resultados transitados.

c) Em 31 de dezembro de 2024 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo, no valor de 40.300 milhares de euros. No âmbito da análise de imparidade efetuada, nos termos da IAS 36 – Imparidade de Ativos, tendo por base a quantia recuperável estimada dos referidos ativos em 31 de dezembro de 2024, concluímos que a rubrica de ativos fixos tangíveis e o resultado do exercício encontram-se sobreavaliados em 8.406 milhares de euros.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 25.956 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 22.320 milhares de euros. Do total de ativos correntes da Entidade, importa salientar que 76.780 milhares de euros respeitam ao saldo a receber da SATA Internacional, 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 capacidade de financiamento da Entidade no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das Obrigações de Serviço Público (OSP), 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 expectativa de renovação da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, bem como a conclusão favorável do processo de privatização da 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 capacidade de financiamento da Entidade no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP, (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 renovação da concessão à Entidade dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, (v) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (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 da concessão de serviços público da SATA -

Gestão de Aeródromos, S.A..

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

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

Ênfase

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

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

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

21 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: 806037CA-4091-4A54-A303-7EE0F845F48E
 Subject: Please sign this document sent from Document Bot
 Source Envelope:
 Document Pages: 5
 Certificate Pages: 1
 AutoNav: Enabled
 Envelopeld Stamping: Disabled
 Time Zone: (UTC) Dublin, Edinburgh, Lisbon, London

Status: Completed

Signatures: 1
 Initials: 0

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

Record Tracking

Status: Original
 7/21/2025 5:31:59 PM

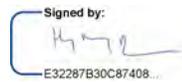
Holder: Ana Rita Neto
 ana.rita.neto@pwc.com

Location: DocuSign

Signer Events

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

Signature



Signature Adoption: Uploaded Signature Image
 Using IP Address: 165.85.231.71

Timestamp

Sent: 7/21/2025 5:32:00 PM
 Viewed: 7/21/2025 5:41:24 PM
 Signed: 7/21/2025 6:04:49 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	7/21/2025 5:32:00 PM
Certified Delivered	Security Checked	7/21/2025 5:41:24 PM
Signing Complete	Security Checked	7/21/2025 6:04:49 PM
Completed	Security Checked	7/21/2025 6:04:49 PM
Payment Events	Status	Timestamps