



2024

RELATÓRIO ANUAL CONSOLIDADO

GRUPO SATA



Bem-vindo a bordo

O Grupo SATA é um conjunto de empresas com sede no arquipélago dos Açores, que atuam no setor do transporte aéreo.

O grupo é composto por duas transportadoras aéreas; a SATA Air Açores, que opera voos regionais no Arquipélago dos Açores e a Azores Airlines, responsável pela operação doméstica e internacional. Para além destas, faz parte deste núcleo a SATA Gestão de Aérodromos, a entidade gestora dos aeródromos do Arquipélago dos Açores.

Índice

1 Grupo SATA

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

2 Modelo de Governo

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

3 Social

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

4 Ambiente

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

5 Desempenho

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

6 Anexos

- 84 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
- 89 RELATO DA TAXONOMIA AMBIENTAL FY 2024
- 91 METODOLOGIAS
- 94 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 nevralgicas 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 expetativas 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 o arquipélago dos Açores ao exterior com base em princípios que nos definem: a genuinidade no que fazemos, a hospitalidade que nos representa e a liderança com que enfrentamos cada desafio.



Visão

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

Missão

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

Valores

Genuinidade,
na paixão que temos pelo que fazemos.

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

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

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





Grupo SATA

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

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



31
destinos

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

21
parceiros

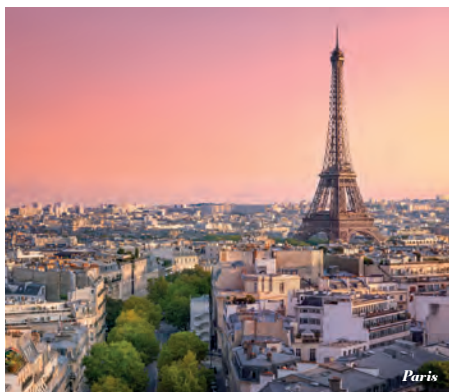
AIR BALTIC | AIR EUROPA | AIR TRANSAT | AIR FRANCE | ALASKA AIRLINES | BINTER CANARIAS | BRITISH AIRWAYS | DEUTSCHE BAHN | EASYJET | JETBLUE AIRWAYS | LOT | KLM | PLAY | PORTER AIRLINES | SAS SCANDINAVIAN AIRLINES | TAP | TAROM | TRANSavia | UNITED AIRLINES | VUELING | WESTJET

Mapa de Rotas

Destinos para onde voámos em 2024

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

azores



Paris



Milão



Bilbau



Frankfurt



Toronto



Faro



Acores



Montreal



Nova Iorque



Cabo Verde



Lisboa



Londres

*A nossa frota conta com
aeronaves modernas e
adaptadas à tipologia
da operação aérea que
desenvolvemos.*



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

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

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



A frota da **Azores Airlines**

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

A frota da **SATA Air Açores**

inclui presentemente:
Bombardier CRJ-900;
Bombardier CRJ-900 NextGen.





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



A cabine foi personalizada com atenção a todos os detalhes, dos assentos às anteparas que separam as diferentes áreas.

Para tornar o ambiente ainda mais acolhedor, foi cuidadosamente concebido um esquema de iluminação e de sons de cabine, que pretendem trazer um pouco do pulsar dos Açores para o interior dos aviões que voam com a marca do Grupo SATA.

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

Acomoda compartimentos de bagagem de grandes dimensões que permitem um aumento de espaço na ordem dos 60%.



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

Rumo a um futuro mais sustentável

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

>> Consulte o nosso Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050 na pág 84.

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



Meta 3.4

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

Indicador:

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



Meta 5.5

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

Indicador:

Proporção de mulheres em cargos de chefia.



Meta 8.5

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

Indicador:

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



Meta 12.4

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

Indicador:

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



Meta 13.2

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

Indicador:

Emissões totais de gases de efeito estufa por ano.



Meta 15.7

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

Indicador:

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



Meta 16-b

Promover e fazer cumprir leis e políticas não discriminatórias.

Meta 16.5

Reduzir substancialmente a corrupção e o suborno.

Meta 16.6

Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes.

Indicador:

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





Modelo de Governo

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

Alinhamento com os ODS



Modelo de Governo

Os nossos compromissos

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

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



O modelo de *Governance* assenta assim:

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

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

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

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



Profissionalismo, integridade, transparência e independência

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

Ética

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

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

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

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

concretizam e especificam os princípios que advogamos. **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	2024	2023
Potencialmente éticas	8	3
Efetivamente éticas	10	4
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	3	6
Corrupção e infrações conexas	0	0

Do total de denúncias registadas, no final de 2024, foi concluída a análise de todas as ocorrências submetidas. Nas 21 incidências registadas, 10 foram submetidas a processo de inquérito em contexto laboral, ao abrigo das disposições do Código do Trabalho. Por último, importa salientar, que 7 das incidências resultaram em instauração de procedimento disciplinar.

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

Esta Linha de Ética assegura:

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

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

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

Proteção dos dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

Direitos dos Titulares

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



Modelo de Governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel
Vice-Presidente: Pedro Aguiar Ribeiro da Costa
Secretário: Joana Torres Decq Mota

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

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

Principais deliberações

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

CONSELHO FISCAL

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

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

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

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas

Remuneração

10.100€ 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: 11 | % 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: 11 | % de participação: 95%

Pelouros

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



**José Carlos
Laia Roque**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 11 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira

João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte

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

José Carlos Laia Roque
Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 9 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Carla Martins Neto
Vogal Executivo do Conselho de Administração

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 9 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Administradores não executivos

Bernardo António Oliveira
João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte

Modelo de Governo

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



**Rui Miguel
Furtado Coutinho**

**Presidente do Conselho
de Administração**

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 8 | % 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: 8 | % 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: 8 | % de participação: 100%

Pelouros

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

Gestão do risco

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

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

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

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

RISCOS FINANCEIROS

Risco da taxa de câmbio

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

Risco de crédito

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

Risco de liquidez e capital

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

Risco de taxa de juro

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



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

Risco de combustível

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

RISCOS GOVERNANCE

Regulamentação do setor

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

Políticos

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

Riscos de conformidade

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

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

Capital humano

O capital humano é um dos principais ativos do Grupo SATA, pois a qualidade dos serviços, a segurança operacional e o atendimento ao cliente estão diretamente relacionados com as competências, experiência e motivação dos seus trabalhadores.

O Grupo SATA investe em práticas de gestão no intuito de garantir que as suas equipas estejam sempre alinhadas com as necessidades da organização e preparadas para enfrentar os desafios do setor aéreo.

Ética e cultura organizacional

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

Reputação e imagem

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

Proteção de dados pessoais

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

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

Gestão ambiental

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

Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

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

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

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

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

RISCOS OPERACIONAIS

Sistemas de informação e segurança da informação

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

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

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

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

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

Safety Management System

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

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

Intempéries, acidentes e outros constrangimentos

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

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

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



Social

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

Alinhamento com os ODS



Social

Trabalhadores

1.844

ano 2023: 1.698
ano 2022: 1.409

Horas de formação

99.773

ano 2023: 100.414
ano 2022: 110.894

Consultas médicas realizadas

1.114

ano 2023: 1.221
ano 2022: 1.231

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 atuamos. 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

Grupo SATA

TRABALHADORES POR GÉNERO



Os dados relativos à distribuição de trabalhadores por género no Grupo SATA indicam uma composição praticamente equilibrada, com 40% de mulheres e 60% de homens.

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

TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



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

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

Trabalhadores por faixa etária	2024	2023	2022
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	33	36	42
Geração X (1965-1984)	949	944	953
Geração Y (1985-1999)	786	681	560
Geração Z (a partir de 2000)	76	37	14
Geração Y em funções de liderança	36	26	15

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

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

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



O compromisso do Grupo SATA 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	Handling	Operações de voo	Manutenção	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	4.278	1.916	503	212	1.438
Volume de horas	48.563	31.261	4.279	8.361	6.414

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



SATA saudável

Consultas médicas periódicas

604

ano 2023: 887
ano 2022: 738

Consultas médicas ocasionais

122

ano 2023: 145
ano 2022: 187

Consultas médicas de admissão

388

ano 2023: 189
ano 2022: 306



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

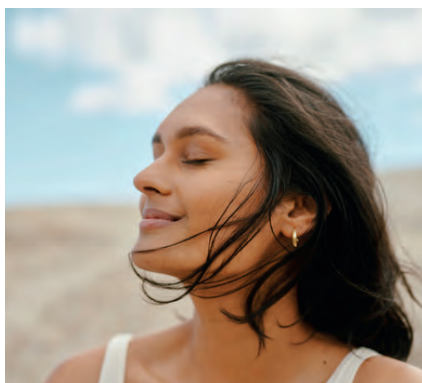
Trabalhadores inscritos na app

33.60

Kms percorridos no total

5.000€

Valor de doações



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.

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 efetuadas

310

ano 2023: 183

Atendimentos telefónicos da linha de apoio psicológico

2

ano 2023: 150

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

22 vídeo-consultas de nutrição

1 vídeo-consulta de sono

1 vídeo-consulta de aconselhamento financeiro

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

Participação nos “Wellbeing Games”

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

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

Os nossos clientes

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

8,7 MILHÕES

de visitas ao nosso site

206.760

chamadas atendidas

ano 2023: 165.101

119.595

emails tratados

ano 2023: 82.935

25.642

live chat e Messenger

ano 2023: 28.722

141.610

live Boot

450.540

membros SATA IMAGINE

11,68% aumento
de membros
comparativamente
a 2023

Utilização da tecnologia para otimizar processos

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

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

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

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

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

Iniciativas de Promoção em 2024

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

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

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

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

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

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

61 Campanhas

44 Presenças em eventos



Carnaval



Aniversário
SATA



Mês da Criança



Participação nas festas do
Senhor Santo Cristo dos
Milagres



BTL 2024



Batismo de fogo



Giveaway

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%



Ação de solidariedade



Rota Ponta Delgada - Faro

Ambiente

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

Alinhamento com os ODS



Ambiente

Emissões de CO₂ Âmbitos 1 e 2 (tCO₂)

333.987

ano 2023: 279.356

ano 2022: 213.546

Emissões por passageiro (gCO₂/PKM)

80,7

ano 2023: 81,9

ano 2022: 85,8

Eletricidade (KWh)

2.371.646

ano 2023: 2.391.507

ano 2022: 1.835.824

Resíduos (t)

137

ano 2023: 122,2

ano 2022: 77,0

Jet Fuel (t)

104.619

ano 2023: 88.182

ano 2022: 67.247

Gasóleo GSE (l)

178.410

ano 2023: 177.873

ano 2022: 174.554



Desafios da aviação nas alterações climáticas

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

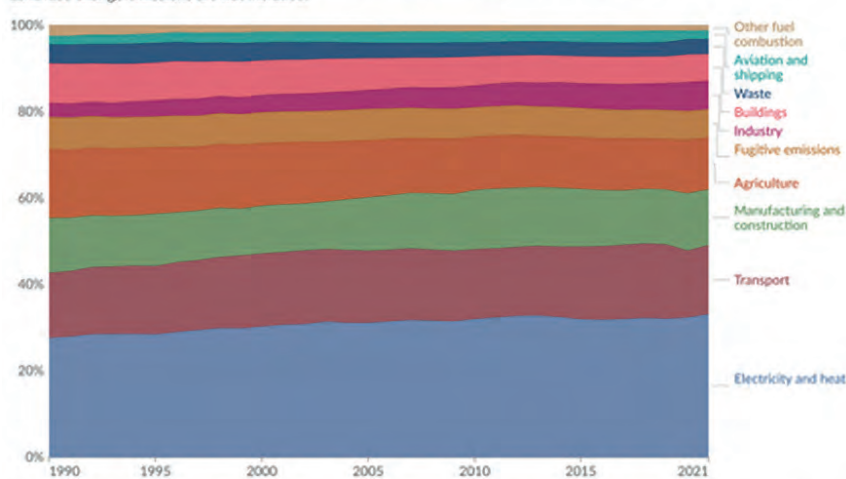
77ª Assembleia Geral Anual da IATA em 2021
e 41ª Assembleia Geral da ICAO em 2022

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

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

Greenhouse gas emissions by sector, World, 1990 to 2021

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



Data source: Climate Watch (2024)

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

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

Regulamentação EU

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



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



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

Resultados em 2024



Índices de Sustentabilidade

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

Reporte ESG

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

Revisão da Política de Sustentabilidade

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

Ecovadis

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

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

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



Os nossos compromissos

2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assessment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

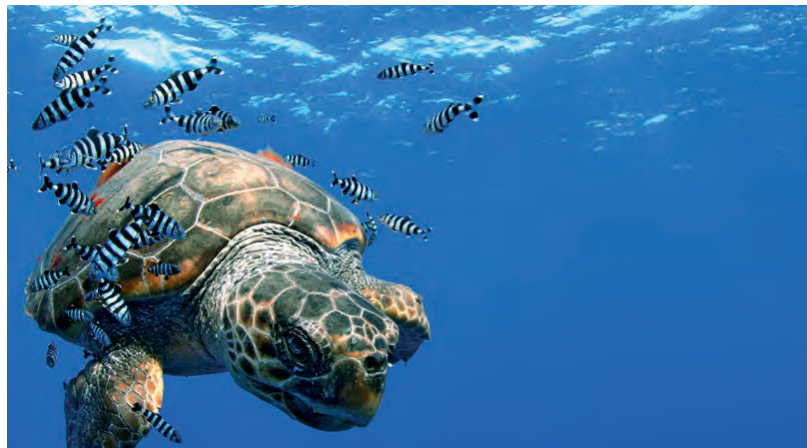
Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓



Carbon Disclosure Project

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

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



Certificação IEnvA

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

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

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



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

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

Revisão de Documentos IEnvA

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

2025

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

2030

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

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.

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



Emissões GEE

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

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

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

Âmbito e categoria	Emissões de GEE 2022	Emissões de GEE 2023	Emissões de GEE 2024
A1 Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	-	2,4
A1 Combustíveis de fontes móveis (tCO ₂ e)	332.966,4	278.263	332.966,4
Frota terrestre (tCO ₂ e)	481	490	447,5
Frota aérea (tCO ₂ e)	211.828	277.773	332.518,9
A1 Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO ₂ e)	-	-	-
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO ₂ e)	212.309	278.263	332.968,8
A2 Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	1.237	1.092	1.018,3
A2 Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO ₂ e)	-	-	72,3
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO ₂ e)	1.237	1.092	1.018,3
A3 Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO ₂ e)	-	-	50.268,9
A3 Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO ₂ e)	-	-	70.914,1
A3 Categoria 5 - Resíduos (tCO ₂ e)	-	-	8,3
A3 Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO ₂ e)	-	-	315,4
A3 Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO ₂ e)	-	-	1.666,9
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO ₂ e)	-	-	123.173,6
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3)	213.546	279.356	457.160,7

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.

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

Monitorização de Consumos

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

Intensidade carbónica

Scope 1

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

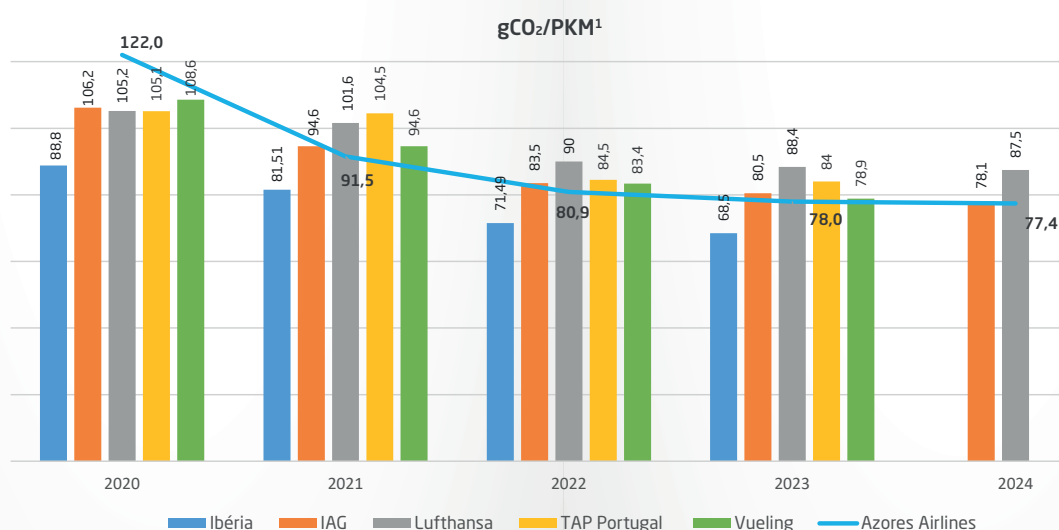
Eficiência energética

Scope 1

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

Emissões de carbono	2022	2023	2024
Passageiro quilómetro (gCO ₂ /PKM)	85,5	81,9	80,7
Receita passageiro quilómetro (gCO ₂ /RPK)	86,6	82,6	81,2
SATA Air Açores (gCO ₂ /PKM)	157,0	151,2	146,2
Azores Airlines (gCO ₂ /PKM)	80,9	78,0	77,4

Eficiência energética	2022	2023	2024
Grupo SATA (l/100PKM)	3,41	3,25	3,19
SATA Air Açores (l/100PKM)	6,23	6,00	5,78
Azores Airlines (l/100PKM)	3,21	3,09	3,06



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

IATA CO₂ Connect

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

Combustível de aviação sustentável

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



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

Assistiremos a um aumento na produção deste combustível para satisfazer a

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

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

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

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



Sabia que...?

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

Manifesto da Aliança para a Sustentabilidade na Aviação

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

Este manifesto define a estratégia nacional para a sustentabilidade do

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



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

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



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

Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores



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

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



Compensação de carbono

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

24.414 tCO₂

ano 2023: 1.301 tCO₂
ano 2022: 1.312 tCO₂

138.372 tCO₂

ano 2023: 136.905 tCO₂
ano 2022: 92.570 tCO₂

9 tCO₂ (SATA Air Açores¹)

ano 2023: 0 tCO₂
ano 2022: 21 tCO₂

EU ETS

EU EMISSIONS TRADING SYSTEM

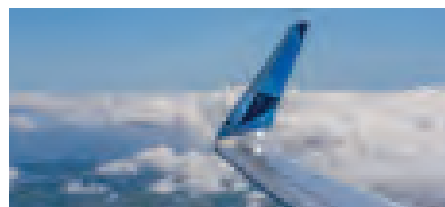
é um mecanismo europeu que regula as emissões de Gases com Efeitos de Estufa (GEE), através do limite de emissões de um conjunto de instalações e atividades. EU ETS abrange os voos Intra Europa. Este programa contribui para o objetivo a redução de 55% dos GEE no horizonte 2030 (ano base 1990) e a neutralidade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

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

CORSIA

CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION

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



UK ETS

UK EMISSIONS TRADING SYSTEM

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

CBAM

CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

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

NON-CO₂ EMISSIONS

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

¹ 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. 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.



IATA Carbon Offset Program

passageiros que
compensaram as
suas viagens

5.243

ano 2023: 6.198
ano 2022: 3.983

emissões
compensadas
pelos passageiros
SATA

539 tCO₂

ano 2023: 621 tCO₂
ano 2022: 333 tCO₂

financiamento alcançado
pela compensação
de emissões dos
passageiros SATA

8.092 \$

ano 2023: 9.317 USD
ano 2022: 4.996 USD

As compensações obtidas
revertem 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.



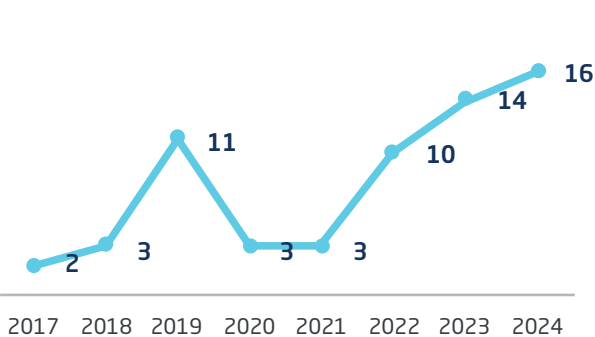
A percentagem atual de GSE/viaturas elétricas no Grupo SATA é de

37%

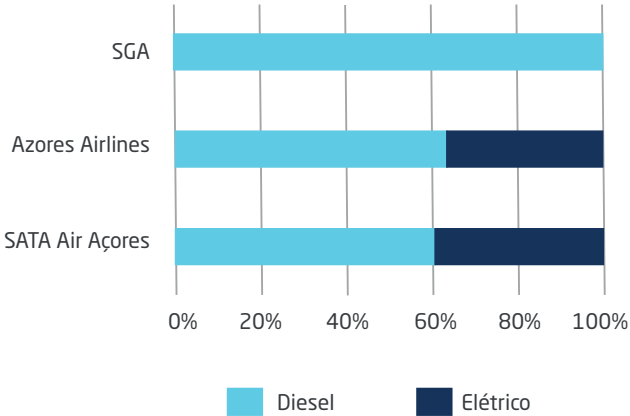
ano 2023: 34%
ano 2022: 31%

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

Quantidade de GSE adquiridos



% Diesel vs Elétrico 2024



Resíduos

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

Sistema Integrado de Gestão

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

Redução de Resíduos a bordo

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

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

Materiais mais sustentáveis a bordo

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

Sustainable Cabin

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

Resíduos encaminhados

137 t

ano 2023: 122 t
ano 2022: 77 t

Deposição em aterro

16,9%

ano 2023: 13,8%
ano 2022: 30,3%

Resíduos não perigosos

108,6 t

ano 2023: 92 t
ano 2022: 59,4 t

Valorização de resíduos

83,1%

ano 2023: 86,2%
ano 2022: 69,7%

Resíduos perigosos

28,3 t

ano 2023: 30 t
ano 2022: 17,6 t

Embalagens primárias colocadas no mercado

11,9 t

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

Pneus Recauchutados

51

ano 2023: 320
ano 2022: 191

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.

Resíduos por ilha	2024	2023	2022
Santa Maria	0,40 t	2,84 t	1,4 t
S. Miguel	113,83 t	88,37 t	51,4 t
Terceira	4,35 t	20,21 t	1,6 t
Graciosa	0,75 t	0 t	0,04 t
S. Jorge	3,73 t	0 t	0 t
Pico	5,40 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

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	11,51
Plásticos	5,56
Pneus usados	2,48
Veículos fim de vida	5,52
Água com óleos	8,47
Outros	2,47

Fatores que contribuíram para o aumento do encaminhamento de resíduos:

- Na sequência das alterações impostas pela entidade aeroportuária, relativo à gestão de resíduos do Aeroporto João Paulo II, foi necessário implementar um procedimento para o encaminhamento regular dos resíduos produzidos no Terminal de Cargas de Ponta Delgada para entidades licenciadas de resíduos, tornando-os elegíveis na sua monitorização e contabilização.
- Contínua valorização de veículos em fim de vida, metais, ferro e baterias.
- Operações de limpeza e organização dos armazéns de Logística e centro de resíduos da antiga sede.



Renovação da Frota

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



Mobilidade elétrica na frota terrestre

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

37% a percentagem de GSE/Viaturas elétricas, no Grupo SATA, em 2024

Programas de Eficiência Operacional da Azores Airlines

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

Electronic Flight Bag

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

Dinamic Efficiency Project

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

Certificação CPDLC

(*Controller Pilot Data Link Communications*)

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

Revisão do *Airline Policy Manual*

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



Transformação Digital

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

Modernização das instalações e dos espaços de trabalho

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

RNP AR

(*Required navigation performance approach*)

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

Projetos e iniciativas

O Grupo SATA 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.

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.

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.

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.

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.

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

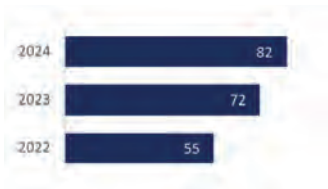
No âmbito da Certificação IEnvA, é relevante que os trabalhadores das áreas abrangidas estejam envolvidos no desenvolvimento do programa. Neste seguimento, foi otimizada a oferta de formação, tendo em conta a responsabilidade no sistema. Estão disponíveis as formações "IEnvA General Awareness", "IWT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

80%

ano 2023: 82%
ano 2022: 75%

Lugares oferecidos (lof)

3.364.576

ano 2023: 3.028.961
ano 2022: 2.612.979

Passageiros transportados (pessoas)

2.701.182

ano 2023: 2.396.534
ano 2022: 1.920.451

EBITDA¹ (milhares de €)

-5.581

ano 2023: 859

Resultado líquido (milhares de €)

-83.728

ano 2023: -37.627

Número de voos (voos)

30.799

ano 2023: 28.437
ano 2022: 25.629

Dívida líquida (milhões de €)

298

ano 2023: 242

¹Resultado operacional 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 diretoras, com impacto positivo nos mercados de crédito e investimento.

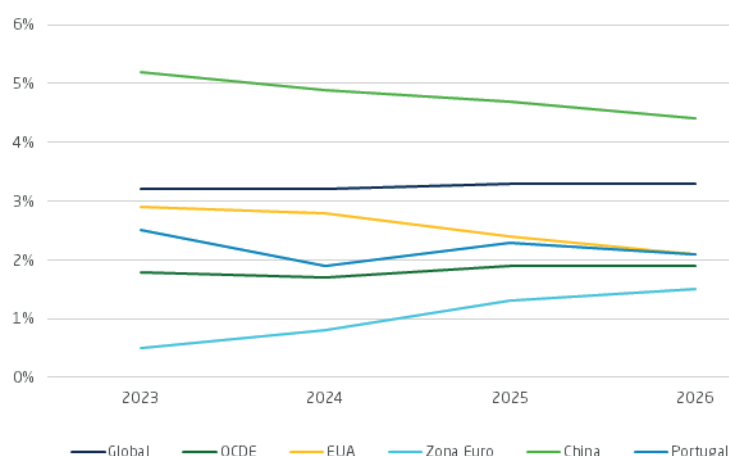
Na zona euro, o contexto continua mais desafiante...

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

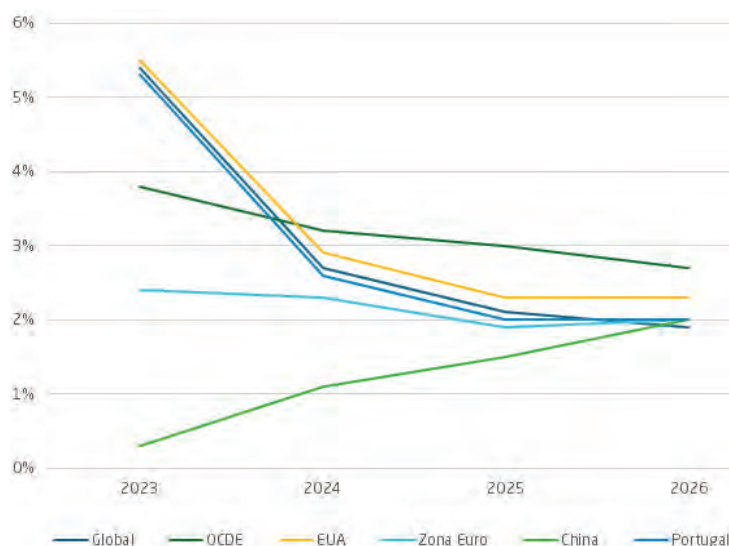
A moderação da inflação nos serviços, o abrandamento dos preços da energia e a recuperação gradual da confiança do consumidor são fatores positivos para a região. Ainda assim, o desemprego deverá manter-se relativamente estável, próximo de 6,5%, refletindo uma força de trabalho mais ativa e uma procura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

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

% Crescimento Anual GDP (PIB)¹



% Inflação¹



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

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

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

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

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

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

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



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

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

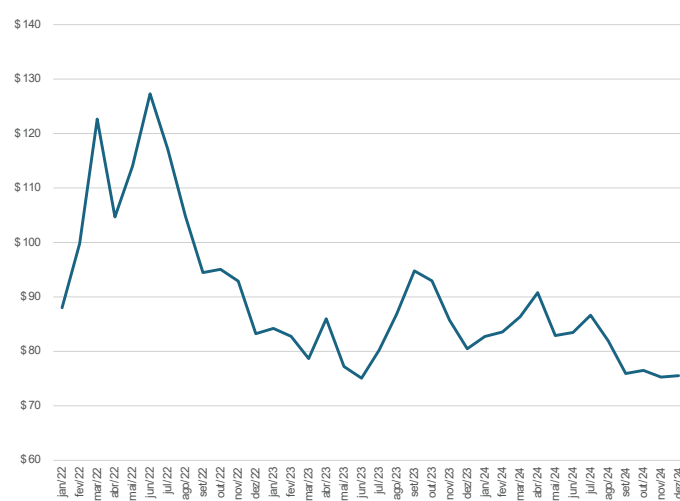
A partir de 2023, iniciou-se uma tendência de descida moderada, com os preços a oscilarem entre 75 e 95 dólares em 2024, refletindo o aumento da oferta global e a desaceleração económica. Em 2025, os valores caíram para cerca de 65 dólares, com previsões para 2026 apontando uma média entre 58 e 61 dólares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

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

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

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

Preço do Petróleo (USD)²



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

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

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



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

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

³ Fonte: Banco Central Europeu

Aviação Civil

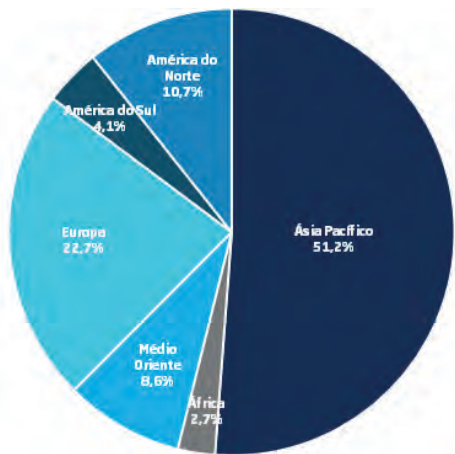
enquadramento e perspetivas

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

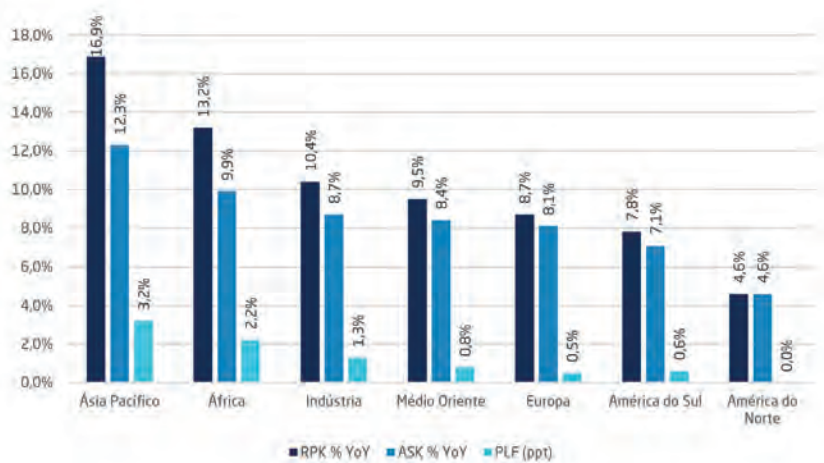
O ano de 2024 registou um crescimento recorde no tráfego de passageiros, com uma evolução de 10,4%¹ nos *Revenue Passenger Kilometer* (RPK) face ao ano anterior e ultrapassando em 3,8% os níveis de 2019.

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

Contribuição dos mercados para o crescimento da procura em 2024¹



RPK, ASK e PLF % crescimento em 2024¹



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

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics.

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

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

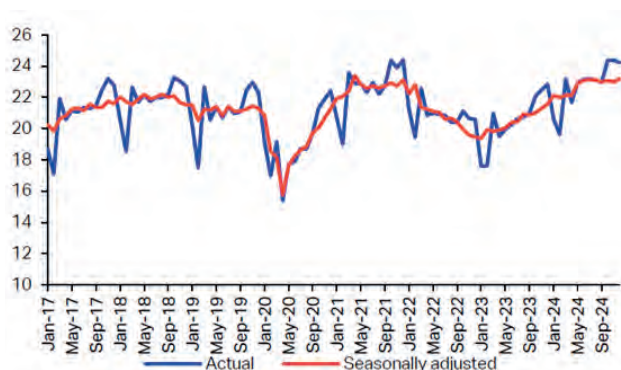
Associado ao aumento de custos com *lease*, o envelhecimento da frota gerou aumento dos gastos com manutenção e de

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

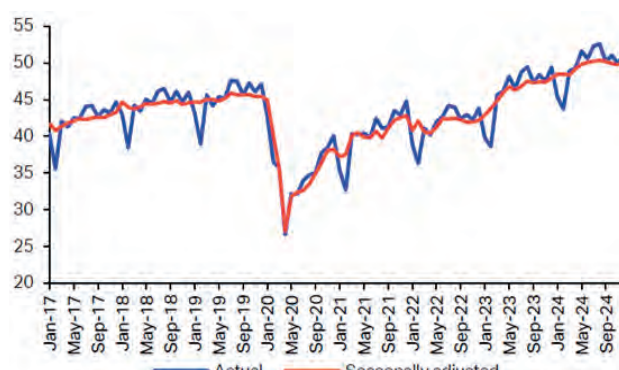
O setor é altamente regulado, tanto em termos operacionais como ambientais. Acordos internacionais, como o CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), estabelecem metas de neutralidade carbónica. Estas exigências impõem novas obrigações às companhias, mas também abrem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

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

Evolução da Procura (CTK/000Milhões)¹



Evolução da Capacidade Oferecida (ACTK/000Milhões)¹



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

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

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

²Fonte: IATA Air Cargo Market Analysis.

Evolução do segmento de negócio

Azores Airlines

17%

aumento de passageiros
relativamente a 2023

21%

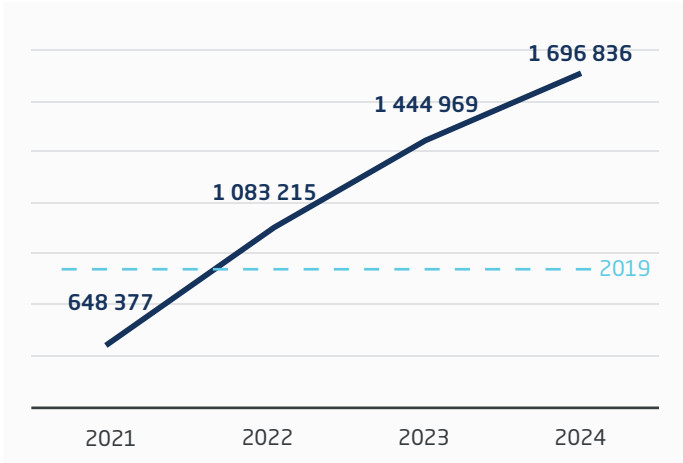
aumento de voos
relativamente a 2023

18%

aumento de lugares
oferecidos
relativamente a 2023

82%

load factor



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Δvs 2023: + 17%

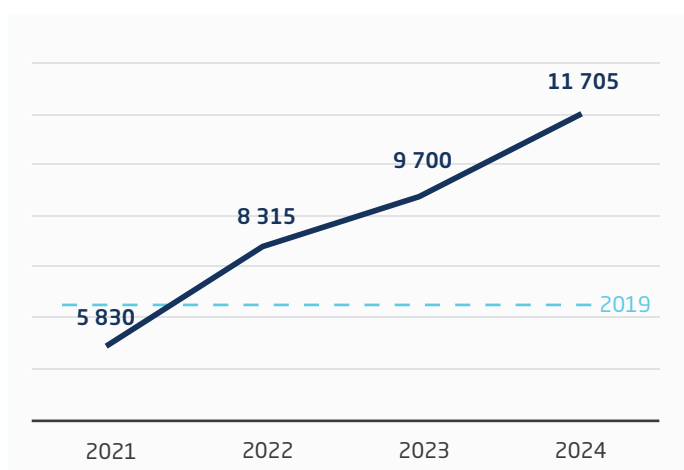
Δvs 2019: +79%

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

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

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

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



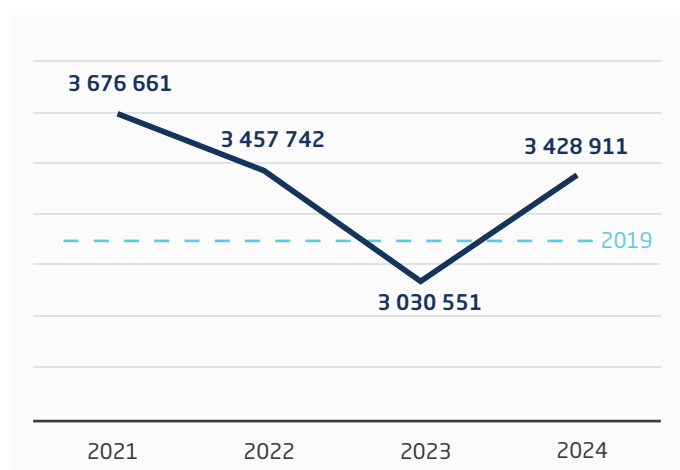
NÚMERO DE VOOS

Δvs 2023: + 21%
Δvs 2019: +68%

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

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

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



CARGA E CORREIO (Kg)

Δvs 2023: + 13%
Δvs 2019: +7%

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

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

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

Evolução do segmento de negócio

SATA Air Açores

6%

aumento de passageiros
relativamente a 2023

2%

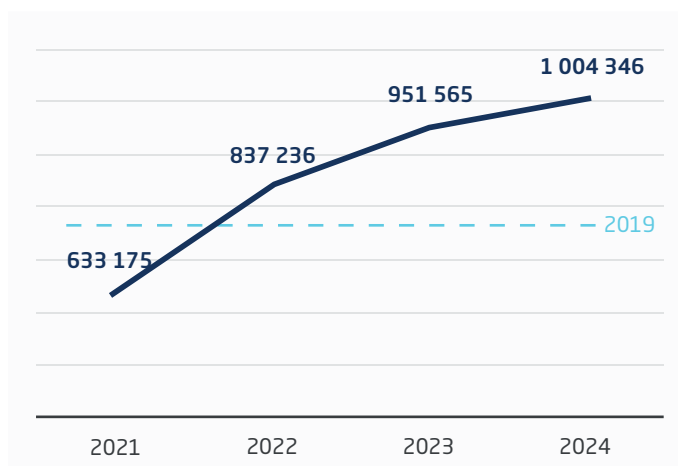
aumento de voos
relativamente a 2023

1%

aumento de lugares
oferecidos
relativamente a 2023

77%

load factor



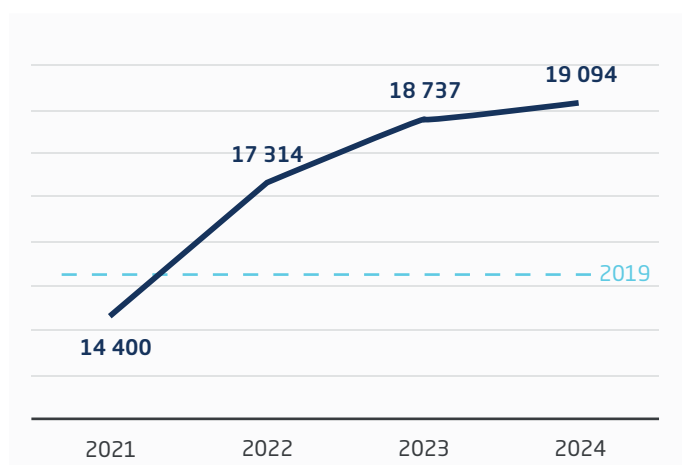
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

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 setor 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.



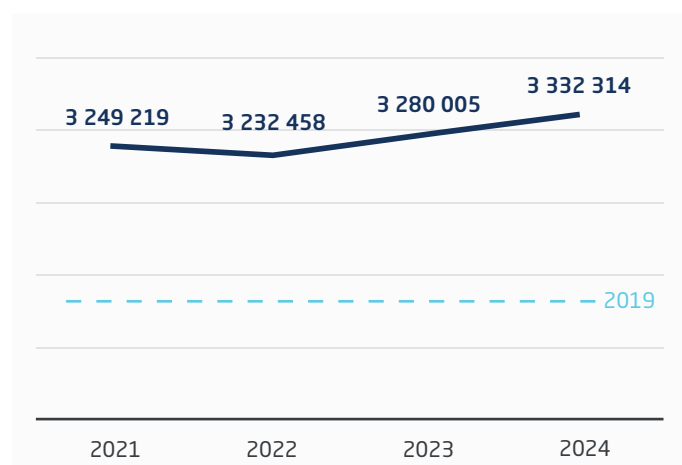
NÚMERO DE VOOS

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%

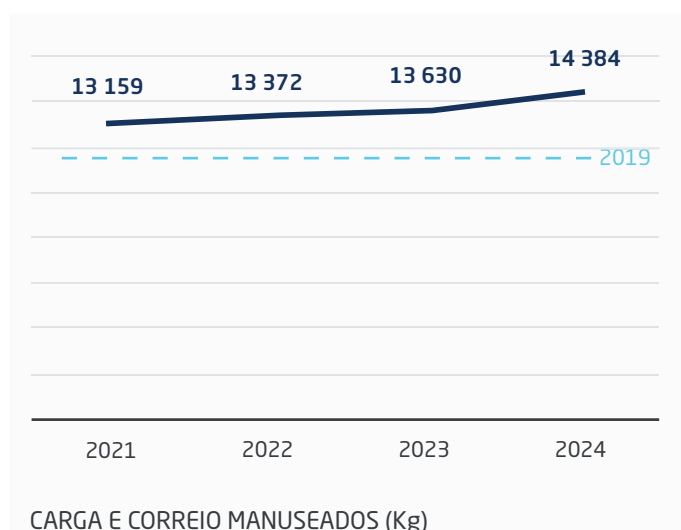
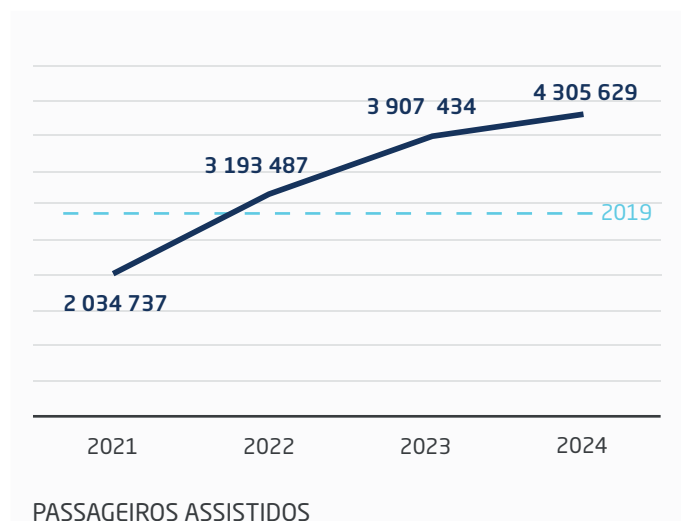
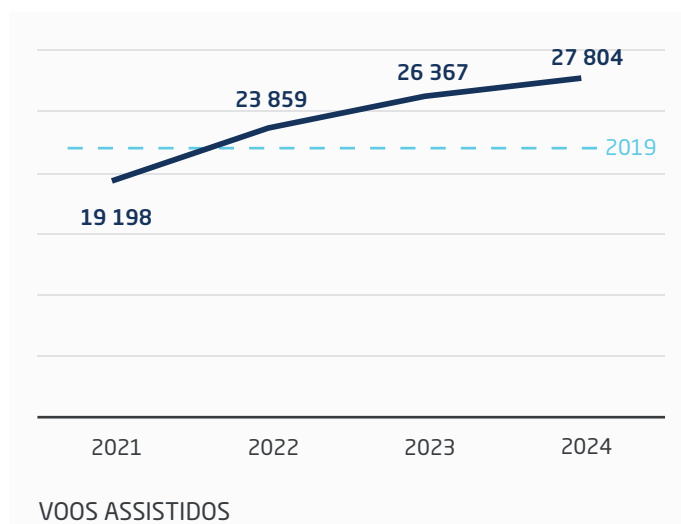
Δvs 2019: +18%

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



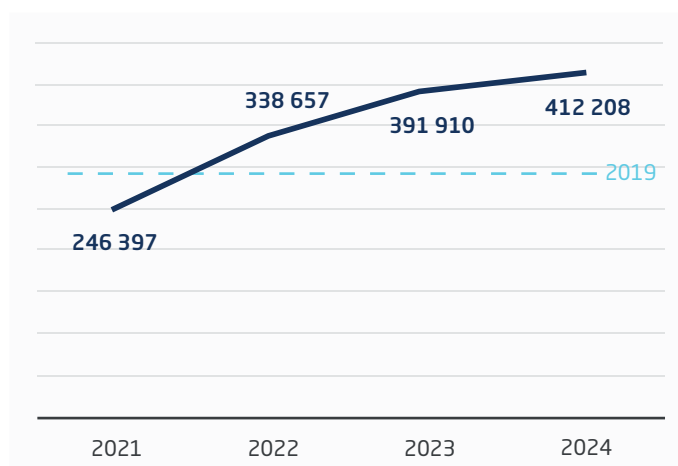
Os esforços no âmbito da promoção de uma atividade mais sustentável não fortalecem apenas a posição da SATA Air Açores no mercado, mas também garantem um impacto positivo tanto para o meio ambiente como para as comunidades locais.



Evolução do segmento de negócio

SATA Gestão de Aeródromos

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



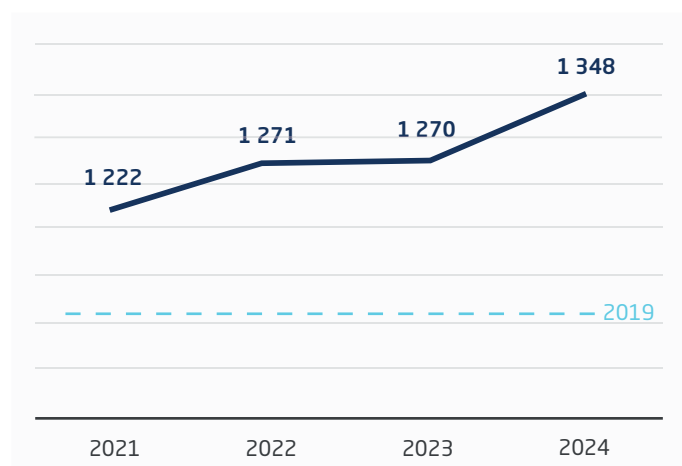
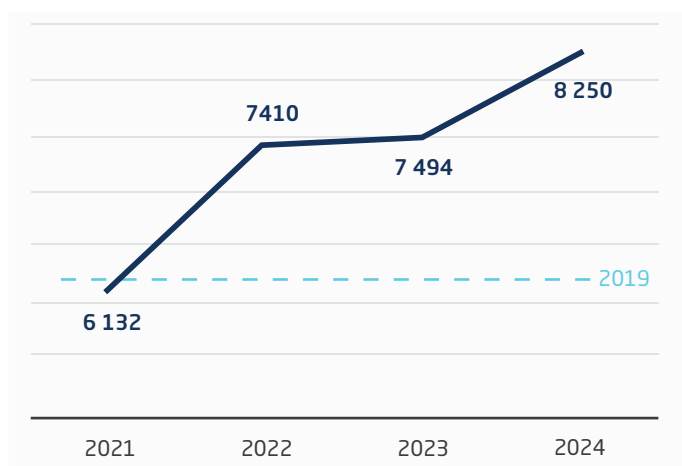
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Δvs 2023: +5%
Δvs 2019: +41%

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

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

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



MOVIMENTO DE AERONAVES

Δvs 2023: +10%

Δvs 2019: +33%

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

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

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

CARGA E CORREIO NOS AERÓDROMOS (TON)

Δvs 2023: +6%

Δvs 2019: +21%



Análise de resultados

O presente capítulo apresenta os resultados financeiros consolidados do Grupo SATA para 2024, sendo que a Azores Airlines é apresentada como unidade operacional descontinuada.

Ganhos operacionais

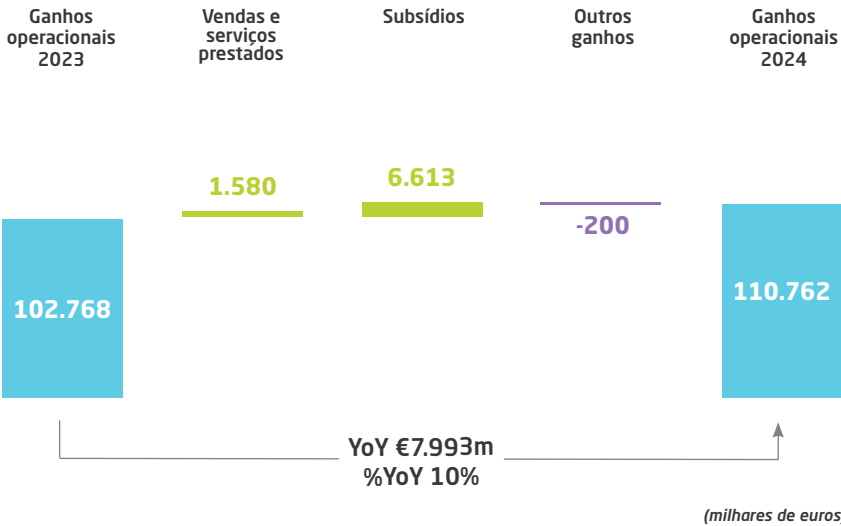
Num contexto económico marcado por uma recuperação moderada, a conjugação do aumento da procura por mobilidade regional, impulsionada por dinâmicas turísticas e pela retoma da atividade económica, permitiu ao Grupo SATA encerrar o ano de 2024 com um novo aumento do seu volume de negócios, mantendo a 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 3% face ao exercício anterior, traduzindo-se num acréscimo de aproximadamente 1,6 milhões de euros. Este desempenho foi impulsionado, em grande medida, pela evolução positiva do tráfego aéreo na Região Autónoma dos Açores.

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 12%, cerca de 6,6 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.

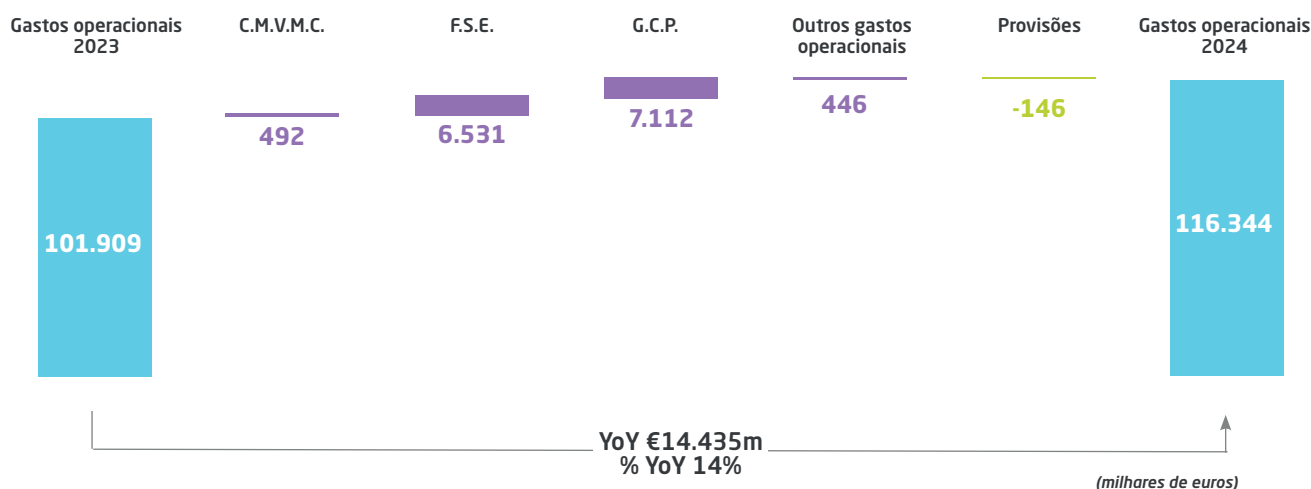
milhares de euros	2024	2023	%YoY	YoY
Vendas e serviços prestados	49.836	48.256	3%	1.580
Subsídios	60.662	54.049	12%	6.613
Outros ganhos	263	463	-43%	-200
Ganhos operacionais	110.762	102.768	8%	7.993

*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 do Grupo SATA 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 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 registaram um acréscimo de 7,1 milhões de euros face ao ano anterior, refletindo essencialmente dois fatores estruturais como o reforço do efetivo médio e o recurso a trabalho suplementar. Por outro lado, a revisão dos acordos de empresa, concretizada ao longo do ano, de forma transversal a todos os subgrupos profissionais da empresa, impactou igualmente o aumento verificado face a 2023.

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

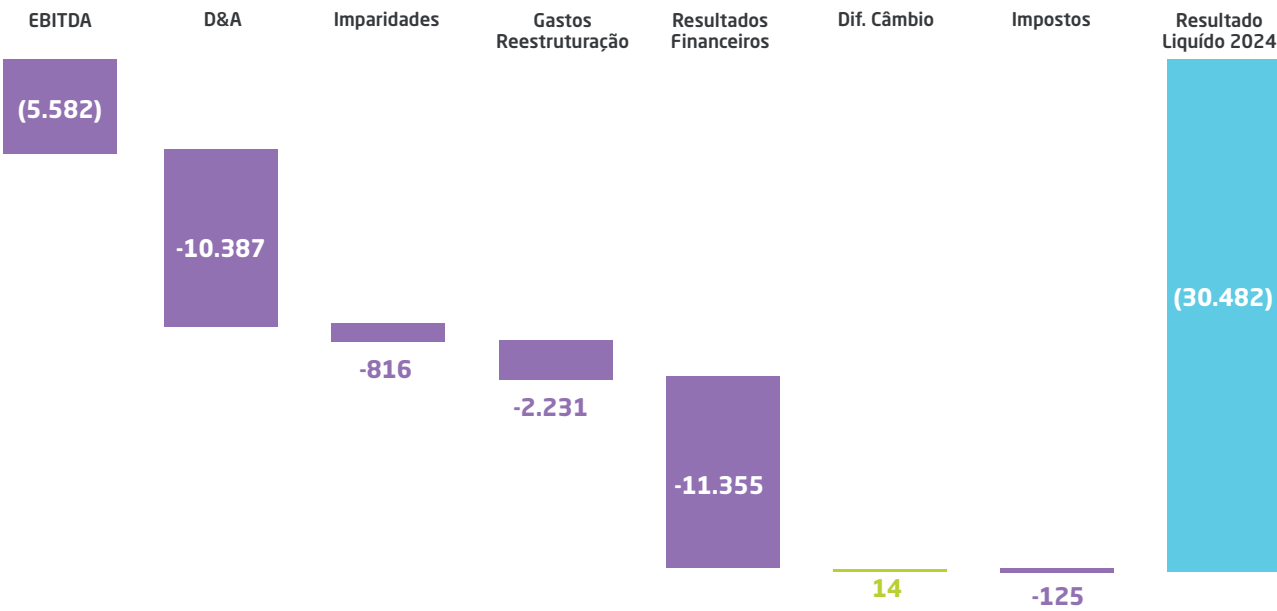
EBITDA E EBIT

EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2024	2023	%YOY	YOY
EBITDA	-5.582	859	-750%	-6.441
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-10.387	-11.170	-7%	783
Gastos de Reestruturação	-2.231	-1.575	42%	-656
Imparidades	-816	-633	29%	-183
EBIT/Resultado Operacional	-19.015	-12.519	52%	-6.497

Os efeitos da deterioração de 6,4 milhões de euros do EBITDA em 2024 refletiu-se no resultado operacional do Grupo SATA, aos quais acrescem impactos não operacionais, mas de elevada relevância para o cômputo do resultado operacional do Grupo SATA, 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 do Grupo SATA, evidenciando a sensibilidade dos seus resultados operacionais aos efeitos adversos de eventos não previstos ou extraordinários¹.

Resultado Líquido

Em 2024, o Grupo SATA apresenta um resultado líquido das operações continuadas negativo de 30,5 milhões de euros, uma deterioração de 2,06 milhões de euros em relação aos 28,4 milhões de euros negativos registados em 2023.



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

Esta evolução face ao ano anterior, resulta da deterioração verificada ao nível de EBITDA (EUR -5,6M), à qual acresce o valor de depreciação e de amortização (EUR 10,4 M) e o aumento de imparidades constituídas durante 2024 (EUR -0,8 M)

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 2,2M em 2024.

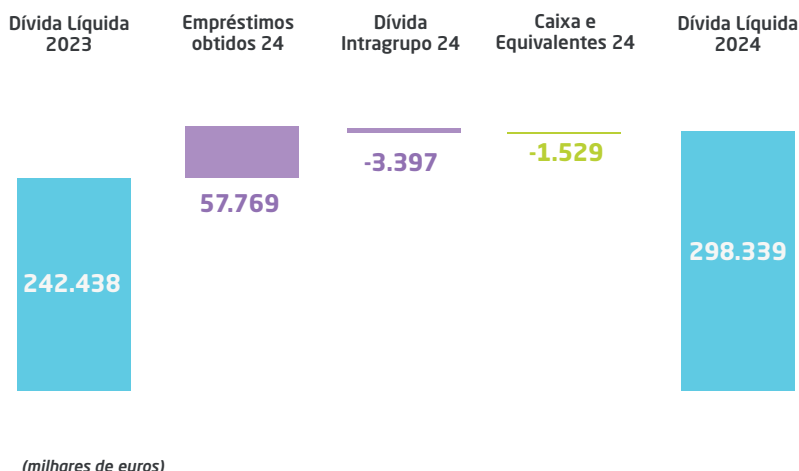
Os resultados financeiros situaram-se em 11 milhões de euros negativos, um valor inferior em 5,1 milhões de euros em termos homólogos, fruto da amortização antecipada de um empréstimo bancário de 60 milhões de euros em setembro de 2023.

A unidade operacional descontinuada (Azores Airlines) apresenta um contributo negativo para o Grupo SATA na ordem dos 53,2 milhões de euros, um agravamento de 44 milhões de euros face a 2023. Esta evolução face ao ano anterior, resulta da deterioração significativa verificada ao nível de EBITDA (-21 milhões de euros), à qual acresce o aumento do valor de depreciação e de amortização (-13,4 milhões de euros) e o aumento de imparidades constituídas durante 2024 (-10 milhões de euros).

Assim o resultado líquido do Grupo SATA (considerando unidades operacionais continuadas e descontinuadas) apresenta um valor negativo em 2024 de 83,7 milhões de euros, apresentando uma variação face a 2023 de 46,1 milhões de euros.

Dívida Líquida

Durante o exercício de 2024, o valor de dívida líquida registou um aumento em termos homólogos de cerca de 56 milhões de euros, por via do crescimento do valor de financiamentos bancários de 58 milhões de euros.



Capital Próprio

O Grupo SATA encerra o exercício de 2024 com Capital Próprio de -300 milhões de euros | %YoY: -52%.

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.

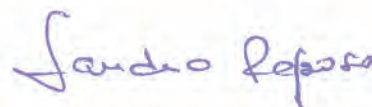


Ponta Delgada, 24 de julho de 2025.

Conselho de Administração



Rui Miguel Furtado Coutinho
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



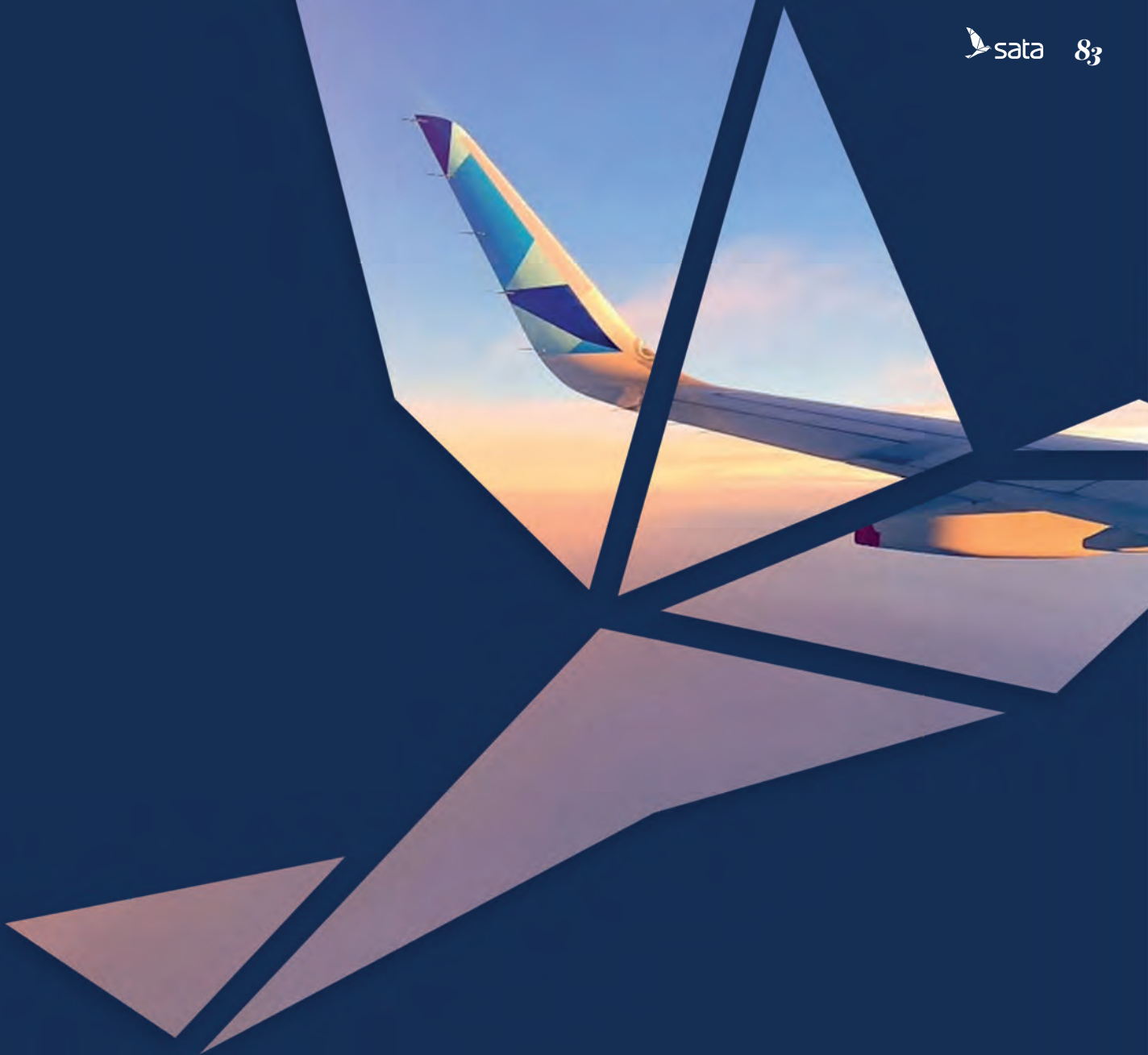
Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Administrador)



Bernardo António Oliveira
(Administrador não executivo)



João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte
(Administrador não executivo)



Anexos

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG) 2022-2050

Relato da Taxonomia Ambiental FY 2024

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

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

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

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2024
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.
Acompanhar a estratégia do setor, utilizar, combustível de aviação sustentável (SAF), quando disponível e comercializado, de acordo com o Anexo II da Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a garantia de condições equitativas para o transporte aéreo sustentável, de 8 de outubro de 2021: a) utilizar um mínimo de 2% de SAF, assim que disponível e comercializado, a partir de 01-jan-2025 até 31-dez-2029. b) utilizar um mínimo de 5% de SAF, dos quais uma cota mínima de 0,7% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2030 até 31-dez-2034 c) utilizar um mínimo de 20% de SAF, dos quais uma cota mínima de 5% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2035 até 31-dez-2039. d) utilizar um mínimo de 32% de SAF, dos quais uma cota mínima de 8% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2040 até 31-dez-2044. e) utilizar um mínimo de 38% de SAF, dos quais uma cota mínima de 11% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2045 até 31-dez-2049. f) utilizar um mínimo de 63% de SAF, dos quais uma cota mínima de 28% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, a partir de 01-jan-2050.	2025-2050	●●● Concluído em 2022: Em 24 de outubro de 2022 a Azores Airlines realizou a primeira ligação aérea utilizando combustível de aviação sustentável (SAF) de LIS- PDL, com 165 passageiros, num Airbus A320. O combustível SAF utilizado nesta ligação incorporou 39% de matéria de origem renovável HEFA (<i>Hydro processed Esters and Fatty Acids</i> / Ésteres e ácidos gordos hidroprocessados) o que representou uma redução de 35% das emissões totais de CO₂. Concluído em 2023: A Azores Airlines abasteceu SAF nos aeroportos em França, no âmbito do mandato SAF obrigatório estabelecido neste país. Segundo este mandato, todas as companhias aéreas que abastecem nos aeroportos de França devem pagar uma taxa de SAF, sendo que os abastecedores devem fornecer pelo menos 1% de SAF / ano. Segundo informação do FN, foram abastecidos 5,7 m3 de SAF nos voos da Azores Airlines, totalizando uma redução de 16,9 tCO₂e comparativamente com o Jet A1. Concluído em 2024: A Azores Airlines abasteceu SAF nos aeroportos em França, no âmbito do mandato SAF obrigatório estabelecido neste país. No decorrer deste ano, totalizou um abastecimento de 2,5t de SAF.



Compromisso	Prazo	Status 2024
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.
Proteger os Direitos Humanos na cadeia de fornecimento, através de <i>Due Diligence</i> :	Final de 2025 ●●●	Status: Iniciado em 2024 (medida contínua): Foi aprovada a Política de Direitos Humanos da SATA, a qual define os princípios orientadores da empresa em matéria de respeito pelos direitos fundamentais, condições laborais justas e responsabilidade social. Esta política é divulgada publicamente e acessível a terceiros, reforçando o compromisso da organização com práticas éticas e sustentáveis ao longo da cadeia de fornecimento. A proteção dos direitos humanos na cadeia de fornecimento está a ser assegurada através do controlo de <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. Neste contexto, a avaliação dos critérios de direitos humanos está atualmente a ser aplicada a fornecedores diretos, como parte do processo já implementado de análise de riscos financeiros, de compliance e ESG. Os fornecedores são submetidos a questionários e à apresentação de evidências documentais que permitem aferir o cumprimento de requisitos legais e sociais, incluindo a inexistência de práticas como o trabalho infantil, forçado ou em condições degradantes. Esta medida continuará a ser aplicada de forma progressiva e será consolidada como prática permanente no sistema de controlo interno da SATA, com vista à salvaguarda dos direitos humanos em toda a cadeia de fornecimento.

Plano Estratégico de Sustentabilidade (ESG)

2022-2050

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



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	49.835.956	81	19
Capex	60.126.660	95	5

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

Em 2024, o denominador da proporção do volume de negócios ascendeu ao valor de 49 835 956€ que corresponde ao total das vendas e prestações de serviços apresentado na demonstração de resultados consolidada. O volume de negócios considerado como elegível corresponde ao valor associado à “exploração aérea - voos regulares”. O detalhe das vendas e prestações de serviços pode ser consultado nas notas 3.20 e 27 do anexo às demonstrações financeiras consolidadas.

Em 2024, o denominador da proporção do Capex ascendeu ao valor de 60 126 660€ que corresponde aos acréscimos efetuados aos ativos fixos tangíveis, intangíveis e ativos sob direto de uso. O Capex considerado como elegível corresponde ao valor associado às adições efetuadas no âmbito dos transportes aéreos. O detalhe dos ativos mencionados pode ser consultado nas notas 3.3, 3.4, 6 e 7 do anexo às demonstrações financeiras consolidadas.

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

Metodologias

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

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

SATA Holding, S.A.
Demonstrações Financeiras Consolidadas
31 de dezembro de 2024

Índice das Demonstrações Financeiras Consolidadas

Demonstração da posição financeira consolidada	4
Demonstração de resultados consolidados	5
Demonstração do rendimento integral consolidado	6
Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados.....	7
Demonstração dos fluxos de caixa consolidados.....	8
Anexo às demonstrações financeiras consolidadas	9
1. Introdução	9
1.1 AUXÍLIOS DO ESTADO	11
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	12
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	15
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES	20
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas.....	21
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	21
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	22
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS.....	23
3. Políticas contabilísticas materiais	24
3.1 CONSOLIDAÇÃO	24
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL	25
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	25
3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS	27
3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	27
3.6 ATIVOS FINANCEIROS	28
3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	31
3.8 INVENTÁRIOS.....	31
3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	31
3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	32
3.11 CAPITAL SOCIAL.....	32
3.12 PASSIVOS FINANCEIROS	32
3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	33
3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	33
3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	34
3.16 PROVISÕES.....	35
3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	36
3.18 LOCAÇÕES	37
3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	38
3.20 RÉDITO.....	38
3.21 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO	40
3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADOS	41

3.23 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA E PASSIVOS ASSOCIADOS A ATIVOS NÃO CORRENTES.....	42
DETIDOS PARA VENDA	42
4 Políticas de gestão do risco financeiro	42
I) RISCO DE TAXA DE CÂMBIO	43
II) RISCO DE CRÉDITO	44
III) RISCO DE LIQUIDEZ	46
IV) RISCO DE TAXA DE JURO	47
V) RISCO DE PREÇO DE COMBUSTÍVEL	48
VI) RISCO DE MERCADO	48
VII) GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL	49
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	49
5.1 PROVISÕES (NOTA 18).....	50
5.2 PROVISÃO PARA REESTRUTURAÇÃO (NOTA 18)	51
5.3 PROVISÃO DE <i>REDELIVERY</i> (NOTA 18).....	51
5.4 PRESSUPOSTOS ATUARIAIS E BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO (NOTA 20)	52
5.5 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS (NOTA 6)	52
5.6 IMPARIDADES DE CLIENTES, OUTRAS CONTAS A RECEBER E INVENTÁRIOS (NOTAS 10, 11 E 13).....	52
5.7 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22).....	53
5.8 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 9)	53
5.9 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO CORRENTES ASSOCIADOS AO TRANSPORTE AÉREO (NOTA 6).....	53
5.10 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 19)	54
5.11 <i>HEDGING</i> CAMBIAL (NOTA 17)	54
6. Ativos fixos tangíveis	56
7. Ativos Intangíveis	60
8. Investimentos financeiros	62
9. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	62
10. Inventários	64
11. Clientes.....	65
12. Imposto sobre o rendimento a receber e a pagar.....	66
13. Outras contas a receber.....	67
14. Outros ativos	71
15. Caixa e equivalentes de caixa	71
16. Capital.....	72
17. Reservas.....	72

18. Provisões	72
19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais	75
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros	78
21. Fornecedores	81
22. Documentos pendentes de voo	82
23. Outras contas a pagar.....	82
24. Outros passivos correntes	83
25. Ativos e passivos financeiros por categoria.....	84
26. Justo valor de ativos e passivos.....	85
27. Vendas e Prestação de serviços	85
28. Subsídios à exploração.....	85
29. Fornecimentos e serviços externos.....	86
30. Gastos com o pessoal e Reestruturação	87
31. Outros rendimentos e ganhos.....	88
32. Outros gastos e perdas.....	89
33. Resultados financeiros	89
34. Imposto do exercício.....	90
35. Ativos e passivos não correntes detidos para venda e operações descontinuadas	91
36. Compromissos	94
37. Contingências	94
38. Perímetro da consolidação.....	95
39. Partes relacionadas.....	95
40. Eventos subsequentes.....	97
41. Matérias ambientais	98

Demonstração da posição financeira consolidada

	Nota	2024	2023
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	46 398 884	159 602 909
Ativos intangíveis	7	155 406	335 205
Investimentos financeiros	8	47 288	55 461
Ativos por impostos diferidos	9	7 957 477	22 382 111
Clientes	11	-	1 490 115
Outras contas a receber	13	256 922	26 596 871
Outros ativos correntes	14	17 169	1 645 135
		54 833 147	212 107 807
Corrente			
Inventários	10	4 109 263	3 702 643
Clientes	11	2 461 878	56 499 162
Outras contas a receber	13	43 185 083	59 046 491
Imposto sobre o rendimento a receber	12	3 082	-
Outros ativos correntes	14	2 206 720	5 582 712
Caixa e equivalentes de caixa	15	2 445 805	3 974 380
		54 411 831	128 805 388
Ativos não correntes detidos para venda	35	247 207 700	-
Total do Ativo		356 452 678	340 913 195
Capital Próprio			
Capital social	16	215 497 101	215 497 101
Outras reservas	17	(10 217 849)	(1 560 621)
Reservas de conversão cambial	17	412 123	388 519
Resultados acumulados	17	(421 986 280)	(374 259 165)
Resultado líquido do exercício		(83 728 233)	(37 627 403)
Total Capital Próprio		(300 023 138)	(197 561 568)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	18	853 982	10 323 619
Empréstimos obtidos	19	204 338 129	195 415 502
Passivos com obrigações contratuais	19	22 801 474	111 042 592
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	21 877 668	22 984 306
		249 871 254	339 766 019
Corrente			
Empréstimos obtidos	19	72 196 369	23 349 535
Passivos com obrigações contratuais	19	4 763 067	33 705 078
Fornecedores	21	26 113 745	47 098 780
Outras contas a pagar	23	25 034 506	38 775 887
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	73 358	241 092
Outros passivos correntes	24	5 740 993	6 051 833
Documentos pendentes de voto	22	617 408	49 486 538
		134 539 447	198 708 744
Passivos associados a ativos não correntes detidos para venda	35	272 065 116	-
Total Passivo		656 475 816	538 474 763
Total do Capital Próprio e Passivo		356 452 678	340 913 195

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

Demonstração de resultados consolidados

	Nota	2024	2023 Reexpresso
Vendas e serviços prestados	27	49 835 956	48 256 276
Subsídios à exploração	28	60 662 487	54 049 076
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(2 737 364)	(2 245 214)
Fornecimentos e serviços externos	29	(51 898 527)	(45 367 728)
Gastos com o pessoal	30	(60 551 275)	(53 438 977)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(4 553)	(150 815)
Outros rendimentos e ganhos	31	263 335	462 994
Outros gastos e perdas	32	(1 151 827)	(706 291)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		(5 581 769)	859 321
Gastos de reestruturação	30	(2 230 849)	(1 574 955)
Gastos de depreciação e de amortização	6 e 7	(10 386 890)	(11 170 147)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11 e 13	(797 290)	(401 073)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	(18 677)	(231 736)
Resultado operacional		(19 015 476)	(12 518 590)
Gastos financeiros	33	(11 388 363)	(17 207 299)
Rendimentos financeiros	33	33 048	726 966
Diferenças de Câmbio Líquidas	33	14 091	(283 674)
Resultados antes de impostos		(30 356 701)	(29 282 597)
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	(124 883)	862 450
Resultado líquido do exercício das atividades em continuação		(30 481 584)	(28 420 146)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas		(53 246 649)	(9 207 257)
Resultado líquido do exercício		(83 728 233)	(37 627 403)

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

Demonstração do rendimento integral consolidado

	Nota	2024	2023 Reexpresso
Resultado líquido do exercício		(83 728 233)	(37 627 403)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que podem reclassificar por resultados			
Variação de justo valor de ativos financeiros disponíveis para venda			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura	17	(7 180 951)	3 457 794
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	23	(1 476 277)	(323 732)
Diferenças de conversão cambial	17	23 604	171 543
		(8 633 624)	3 305 605
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	(10 099 712)	209 047
Impacto fiscal	9	-	-
		(10 099 712)	209 047
Outros rendimentos do exercício		(18 733 336)	3 514 652
Total do rendimento integral do exercício		(102 461 569)	(34 112 750)
Rendimento integral atribuível aos acionistas da decorre de			
Atividades em continuação		(41 746 747)	(24 905 493)
Unidades operacionais descontinuadas		(60 714 822)	(9 207 257)
		(102 461 569)	(34 112 750)

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

Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Reserva de Conversão Cambial	Reserva de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 janeiro de 2023		16 809 500	1 495 597	(1 700 324)	216 976	(232)	(459 367 836)	(37 551 247)	(480 097 566)
Aumento de capital	16	102 752 903	-	-	-	-	-	-	102 752 903
Cobertura prejuízos	16	(102 752 903)	-	-	-	-	102 752 903	-	-
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(37 551 247)	37 551 247	-
Reorganização societária	17	(16 809 500)	(1 495 597)	(3 318 091)	-	232	21 622 956	-	-
Constituição capital social	16	50 000	-	-	-	-	-	-	50 000
Aumento de capital	16	215 497 101	-	-	-	-	-	-	215 497 101
Redução de capital	16	(50 000)	-	-	-	-	-	-	(50 000)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	171 543	-	-	(37 627 403)	(37 455 860)
Remensurações de planos de benefícios	20	-	-	-	-	-	209 047	-	209 047
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	13	-	-	-	-	-	(323 732)	-	(323 732)
Outros impactos		-	-	-	-	-	(1 601 257)	-	(1 601 257)
Derivados de cobertura do risco cambial	17	-	-	3 457 794	-	-	-	-	3 457 794
		198 687 601	(1 495 597)	139 703	171 543	232	85 108 671	(76 156)	282 535 997
A 31 dezembro de 2023		215 497 101	-	(1 560 621)	388 519	-	(374 259 165)	(37 627 403)	(197 561 568)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(37 627 403)	37 627 403	-
Remensurações de planos de benefícios	20	-	-	-	-	-	(10 099 712)	-	(10 099 712)
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	23	-	-	(1 476 277)	-	-	-	-	(1 476 277)
Derivados de cobertura do risco cambial	17	-	-	(7 180 951)	-	-	-	-	(7 180 951)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	23 604	-	-	(83 728 233)	(83 704 629)
		-	-	(8 657 228)	23 604	-	(47 727 115)	(46 100 830)	(102 461 569)
A 31 de dezembro de 2024		215 497 101	-	(10 217 849)	412 123	-	(421 986 280)	(83 728 233)	(300 023 138)

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

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

	Nota	2024	2023
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		495 788 594	419 282 459
Pagamentos a fornecedores		(400 375 982)	(334 229 890)
Pagamentos ao pessoal		(119 518 865)	(101 934 816)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(13 772 871)	(9 357 635)
Caixa gerada pelas operações		(37 879 124)	(26 239 883)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(292 384)	(192 998)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	56 790 734	41 948 669
Outros recebimentos/ pagamentos		1 689 416	(923 940)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		20 308 642	14 591 848
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(14 370 029)	(17 238 581)
Ativos intangíveis	7	(145 696)	(122 147)
Outros ativos financeiros		(1 707 954)	(1 091 170)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(16 223 679)	(18 451 897)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	87 474 500	18 619 636
Contratação instrumentos derivados		1 122 600	-
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(30 483 226)	(61 359 113)
Passivos com obrigações contratuais	19	(36 833 860)	(27 304 379)
Contratação instrumentos derivados		-	(2 102 000)
Juros e gastos e similares	33	(9 999 335)	(13 682 455)
Juros de passivos com obrigações contratuais	33	(9 138 526)	(7 733 768)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		2 142 153	(93 562 079)
Varição de caixa e equivalentes de caixa		6 227 117	(97 422 129)
Efeitos das diferenças de câmbio		48 177	(87 460)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	15	3 974 379	101 483 968
Ativos não correntes detidos para venda	35	(7 803 868)	-
Caixa e equivalentes de caixa no fim do exercício	15	2 445 805	3 974 379

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

Anexo às demonstrações financeiras consolidadas

1. Introdução

O Grupo SATA (“Grupo” ou “SATA”) é constituído pela SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) e suas subsidiárias, a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“Azores Airlines”), SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos”), bem como o operador turístico Azores Airlines Vacations nos Estados Unidos (“AVA”).

Tendo em consideração as alterações estatutárias ocorridas no âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (“Plano de Reestruturação Aprovado”), foi aprovada a constituição de uma nova entidade como detentora das prestações sociais do Grupo, a SATA Holding, constituída a 13 janeiro de 2023.

Adicionalmente, e tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia, a presente informação financeira consolidada classifica os ativos e passivos da subsidiária Azores Airlines como ativos e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda e os respetivos resultados apresentados como unidades operacionais descontinuadas nos termos da IFRS 5, ativos esses que a 31 de dezembro de 2024 se encontravam detidos para venda, no âmbito do processo de privatização em curso, a concluir até 31 de dezembro de 2025. Ver capítulo da privatização da Azores Airlines na Nota de Reestruturação societária do Grupo SATA (Nota 1.3).

O Grupo rege-se pelos diplomas legais da sua criação, pelos seus estatutos e pelas normas aplicáveis às empresas públicas e às sociedades gestoras de participações sociais.

O Grupo detém, presentemente, áreas de negócio relacionadas com o transporte aéreo regular dentro e fora do Arquipélago dos Açores, com a exploração de atividades relacionadas com i) viagens e turismo, ii) assistência em escala ou *handling* e iii) gestão de infraestruturas aeroportuárias.

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Air Açores e 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 nº 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA¹. Em termos cronológicos relativamente à prestação do Serviço Público inter-ilhas:

- Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a SATA Air Açores 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 SATA Air Açores 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 Air Açores 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 Air Açores e a RAA o segundo Ajuste Direto, para o período de abril a setembro de 2015.

¹ Aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional nº 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução nº 86/96, de 23 de maio.

- A 4 de setembro de 2015, a SATA Air Açores 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 2021².
- 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 Air Açores, o qual veio a ser celebrado a 31 de março de 2021³.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar, entre a RAA e a SATA Air Açores, 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 2021⁴.
- A 28 de setembro de 2021, foi assinado entre a RAA e a SATA Air Açores 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 2026⁵.

A atividade de transporte aéreo regular fora do Arquipélago dos Açores é realizada pela Azores Airlines, que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio. A Azores Airlines, com a sua frota de 10 aviões (3 Airbus A320, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e 2 A320 NEO), todos eles em regime de locação, opera rotas, ao abrigo das Obrigações de Serviço Público (“OSP”) dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

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

² Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro.

³ 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

⁴ 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

⁵ A 12 de agosto de 2021, por despacho do Secretário Regional dos Transportes, Turismo e Energia, foi adjudicada a proposta da SATA.

⁷ Cf. dados divulgados pela OMS.

A Azores Airlines Vacations América é detida 100% pela SATA Air Açores, representante comercial criada com o objetivo de comercializar voos entre os Açores e os EUA, a qual se encontra em processo de encerramento.

Contexto da atividade do Grupo SATA

1.1 Auxílios do Estado

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

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores⁶;
- 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 Air Açores 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 coronavírus⁷;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários⁸;
- 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 Euros⁹;
- A 7 de junho de 2022 aprovou i) um empréstimo direto de 144,5 milhões de euros, ii) uma assunção de dívida de 173,8 milhões de euros, totalizando 318,25 milhões de euros a converter em capitais próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras¹⁰.

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

⁶ Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

⁷ 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.

⁸ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

⁹ 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

¹⁰ 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

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% a 85% das ações da Azores Airlines, ii) o *carve-out* / alienação do negócio do *handling*, iii) a reestruturação societária do Grupo SATA à data, com a criação de uma holding SATA para ter o controlo das três empresas, em substituição do modelo em que a holding era a SATA Air Açores. Além disso, o Grupo SATA está inibido de efetuar quaisquer aquisições e terá uma quantidade máxima de frota que não pode exceder até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes à data do transporte aéreo.

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

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

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

1.2 Plano de Reestruturação

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

- **Utilização reduzida da Frota: 40-50% abaixo benchmark block hours por avião**, evidenciando um plano de rede historicamente bastante dependente do tráfego sazonal e ausência de voos noturnos;
- **Disrupções operacionais: custos de ACMI e compensação de passageiros.** Os custos de compensação aumentaram de 1,5 milhões de euros em 2015 para 4,5 milhões de euros em 2019,

devido a irregularidades, sendo que em 2018, o custo de ACMIs, para resolver disrupções, ascenderam a mais de 15 milhões de euros;

- **Custos extra Manutenção: elevados custos não recorrentes e reservas.** A frota antiga precisou de forte manutenção corretiva com custos de cerca de 3,2 milhões de euros com reparações extra em 2019. Adicionalmente, existiu a necessidade de provisões superiores a 7,4 milhões de euros em 2019;
- **Reestruturação da frota: custos adicionais com renovação da frota.** A entrega tardia de um A321 em 2019 gerou a necessidade de um ACMI extra, aumentando os custos. Por outro lado, atrasos na formação da tripulação para a nova frota resultaram em cancelamentos no pico de 2017;
- **Continente OSPs : receita deprimida e custos extra dadas as imposições das OSPs.** As tarifas reguladas das OSPs limitam o potencial de receita. Adicionalmente, as limitações de horários prejudicam a otimização da rede, frota e tripulação. Em 2019, as 4 rotas resultaram num impacto negativo de 13 milhões de euros na margem de EBIT;
- **Aumento da concorrência: pressão da liberalização do Mercado.**

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

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

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

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

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

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

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

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

Das referidas medidas destacam-se:

Aumento de Receitas

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

Redução de Custos Operacionais

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

Reestruturação dos Serviços de Suporte

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

1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitalização da SATA Air Açores

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitalização da Azores Airlines

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

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

Privatização Azores Airlines

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

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

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

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

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

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

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

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

No âmbito do processo de privatização em curso da subsidiária 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.

Tendo em consideração o estado atual do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines, à data de relato, 31 de dezembro de 2024, encontravam-se cumpridos os requisitos para a aplicação da IFRS 5 - Ativos Não Correntes Detidos para Venda e Unidades Operacionais Descontinuadas.

De referir que, de acordo com a IFRS 5, não são apurados impactos no período comparativo da demonstração da posição financeira consolidada.

As demonstrações financeiras consolidadas anexas (“demonstrações financeiras”) são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 24 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 consolidados do Grupo.

1.4 Continuidade das operações

As presentes demonstrações financeiras consolidadas 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 do Grupo e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e consequente melhoria dos resultados operacionais e financeiros, tendo para o efeito desenvolvido em meados de 2024 um Plano de Sustentabilidade Financeira, composto por 41 medidas, com impacto financeiro total de cerca de 65 milhões de euros, que visam contribuir de forma decisiva para a melhoria dos resultados económicos, bem

como para a redução das necessidades financeiras a médio e longo prazos. Os reflexos positivos do referido plano conduzem às expectativas de uma evolução positiva no Orçamento de 2025, e são já visíveis nos primeiros meses de 2025.

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

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas pelo Grupo 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 2024. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por "IFRS".

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

A preparação das demonstrações financeiras consolidadas em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pelo Grupo, 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 consolidadas, 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 consolidadas, são apresentadas na Nota 5.

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

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

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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 consolidadas do Grupo 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 consolidadas do Grupo.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras consolidadas

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

Na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, encontra-se em curso o processo de privatização da subsidiária Azores Airlines (Ver Nota 1.2), sendo os ativos e passivos dessa entidade classificados como ativos e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda nos termos da IFRS 5.

Tendo em consideração que a subsidiária Azores Airlines qualifica como unidade operacional descontinuada à luz da IFRS 5, os valores registados na demonstração consolidada dos resultados do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 foram reexpressos, conforme apresentado na Nota 35.

3. Políticas contabilísticas materiais

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

3.1 Consolidação

Subsidiárias são todas as entidades (incluindo as entidades estruturadas) sobre as quais o Grupo tem controlo. O Grupo controla uma Entidade quando está exposto a, ou tem direitos sobre os retornos variáveis do seu envolvimento com a Entidade, e tem a capacidade de afetar esses retornos através do seu poder exercido sobre a Entidade. As subsidiárias são consolidadas a partir da data em que o controlo é transferido para o Grupo, sendo excluídas da consolidação a partir da data em que esse controlo cessa. As entidades que se qualificam como subsidiárias encontram-se listadas na Nota 38.

A aquisição de subsidiárias é registada pelo método de compra. O custo de uma aquisição é mensurado pelo justo valor dos bens entregues, instrumentos de capital emitidos e passivos incorridos ou assumidos na data de aquisição. Os ativos identificáveis adquiridos e os passivos e passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial, são mensurados inicialmente ao justo valor na data de aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor da participação do Grupo nos ativos identificáveis adquiridos é registado como goodwill. Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor dos ativos líquidos da subsidiária adquirida, a diferença é reconhecida diretamente na demonstração de resultados consolidados.

Os custos diretamente atribuíveis à aquisição são registados diretamente em resultados do exercício.

Quando à data de aquisição do controlo o Grupo já detém uma participação adquirida previamente, o justo valor dessa participação concorre para a determinação do *goodwill* ou *badwill*.

Quando a aquisição do controlo é efetuada em percentagem inferior a 100%, na aplicação do método da compra, os interesses não controlados podem ser mensurados ao justo valor, ou na proporção do justo valor dos ativos e passivos adquiridos, sendo essa opção definida em cada transação.

Transações subsequentes de alienação ou aquisição de participações a interesses não controlados, que não implicam alteração do controlo, não resultam no reconhecimento de ganhos, perdas ou goodwill, sendo qualquer diferença apurada entre o valor da transação e o valor contabilístico da participação transacionada, reconhecida no capital próprio.

Transações, saldos e ganhos não realizados em transações com empresas do grupo são eliminados. Perdas não realizadas são também eliminadas, mas consideradas como um indicador de imparidade para o ativo transferido.

As políticas contabilísticas das subsidiárias são alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir, que as mesmas são aplicadas de forma consistente por todas as empresas do Grupo.

3.2 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras consolidadas são mensurados utilizando a moeda do ambiente económico em que o Grupo opera (moeda funcional). As demonstrações financeiras consolidadas são apresentadas em euros, sendo esta a moeda funcional e de relato do Grupo.

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 consolidados, nas rubricas de diferenças de câmbio líquidas.

iii) Empresas do Grupo

Os resultados e a posição financeira de todas as entidades do Grupo, que possuam uma moeda funcional diferente da sua moeda de relato, são convertidos para a moeda de relato como segue:

- i) Os ativos e passivos de cada posição financeira são convertidos à taxa de câmbio em vigor na data das demonstrações financeiras consolidadas. As diferenças de câmbio, resultantes desta conversão, são reconhecidas como componente separada no capital próprio, na rubrica reservas de conversão cambial.
- ii) Os rendimentos e os gastos de cada demonstração de resultados consolidados são convertidos pela taxa de câmbio média do exercício de reporte, a não ser que a taxa média não seja uma aproximação razoável do efeito cumulativo das taxas em vigor nas datas das transações. Neste caso, os rendimentos e os gastos são convertidos pelas taxas de câmbio em vigor nas datas das transações.

iv) Cotações utilizadas

As cotações de moeda estrangeira 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 indicada o 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 consolidados do exercício.

O Grupo 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 ou com a periodicidade determinada, são efetuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do ativo, e

quando necessário, registrar 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 consolidados.

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.18.

3.4 Ativos Intangíveis

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

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

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

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

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

	Anos
<u>Ativos Intangíveis</u>	
Programas e Licenças	3 anos
Aplicações desenvolvidas internamente	3 anos
Outros ativos intangíveis	3 anos

3.5 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 contábilístico dos ativos, o Grupo registra 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 consolidados, 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.

3.6 Ativos financeiros

Classificação

O Grupo 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 consolidada, 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 consolidados. 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 SATA 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 SATA 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 consolidada 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, o Grupo 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, o Grupo mensura a perda por imparidade daquele instrumento por um montante equivalente às perdas esperadas no período de doze meses ("*12 months expected credit losses*").

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

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

Outros ativos financeiros

Caso o risco de crédito de um instrumento financeiro não tenha aumentado significativamente desde o seu reconhecimento inicial, a SATA 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, o Grupo 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

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

Contabilidade de cobertura

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

- À data de início da transação a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura;
- Existe um alinhamento da relação de cobertura com a estratégia de gestão de risco e objetivos de gestão;
- A eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação;

- Existe uma relação económica (50%) entre o item coberto e o instrumento de cobertura; e
- O risco de variação de valor não é função, maioritariamente, do risco de crédito.

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

3.7 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.8 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 valor 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.

3.9 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. O Grupo 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.

3.10 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 consolidada, no passivo corrente, na rubrica de empréstimos obtidos, e são considerados na elaboração das demonstrações dos fluxos de caixa consolidados, como caixa e equivalentes de caixa.

3.11 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.

3.12 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 consolidados 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 consolidados.

De igual forma, o Grupo 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.

3.13 Outras contas a pagar

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

3.14 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre o rendimento do período compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. Os impostos sobre o rendimento são registados na demonstração de resultados consolidados, 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 consolidada, considerando as diferenças temporárias resultantes da diferença entre a base fiscal de ativos e passivos e os seus valores nas demonstrações financeiras consolidadas.

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.

3.15 Benefícios aos empregados

O Grupo 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 de benefícios definidos

Nos termos do Acordo de Empresa em vigor, a subsidiária SATA Air Açores 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 consolidada 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 consolidados.

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 admitidos após 31 de dezembro de 2003 no caso da SATA Air Açores e para a totalidade dos pilotos no caso da subsidiária Azores Airlines, e prevê uma contribuição base de 6% por parte do Grupo 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 gasto com o pessoal na demonstração de resultados consolidados (Ver Nota 20 e 30).

➤ **Benefícios de cessação de emprego**

Os benefícios de cessação de emprego são reconhecidos quando o Grupo cessa o emprego antes da data normal de reforma, ou quando um empregado aceita a cessação de emprego em troca destes benefícios. O Grupo reconhece a responsabilidade com benefícios de cessação de emprego na mais antiga das seguintes datas: na qual o Grupo 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**

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

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

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma dos colaboradores afetos à SATA Air Açores é calculado com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos.

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma dos colaboradores da Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

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

3.16 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 de que seja necessário um dispêndio de recursos internos no pagamento dessa obrigação, e iii) o montante possa ser estimado com razoabilidade. Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja condicionada à ocorrência (ou não ocorrência) de determinado evento futuro, o Grupo 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 consolidadas, 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 consolidadas, 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

O Grupo 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 consolidados na rubrica gastos de reestruturação.

3.17 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 consolidados 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 consolidados 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.

3.18 Locações

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

Para essas locações, o Grupo 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 econômicos 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, o Grupo 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 consolidada na rubrica de passivos com obrigações contratuais.

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. O Grupo realizou modificações contratuais no ano de 2024 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves e de aluguer de espaços, no montante de 3,1 milhões de euros (Nota 19).

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

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

Os ativos por direito de uso são depreciados pelo menor período entre o prazo da locação e a vida útil do ativo subjacente. Se uma locação transferir a propriedade do ativo subjacente ou o Grupo 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 da locação. Os ativos por direito de uso são apresentados na demonstração da posição financeira consolidada na rubrica de ativos fixos tangíveis.

O Grupo 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 3.5.

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.

3.19 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.

3.20 Rédito

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

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

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 pelo Grupo 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 pelo Grupo 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

O Grupo 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, o Grupo 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, o Grupo 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.

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.

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

As compensações financeiras atribuídas pelo Governo Regional dos Açores à subsidiária SATA Air 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 SATA Air Açores e apenas são reconhecidas quando existe uma certeza razoável de que o Grupo cumpre com as condições de atribuição das mesmas e de que estas irão ser recebidas.

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

Exploração aeroportuária

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

3.21 Concessão de serviço público aeroportuário

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

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

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infraestruturas:

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

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

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

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

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

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

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

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

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos 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 consolidados, 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.

3.23 Ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda

Os ativos não correntes são classificados como ativos não correntes detidos para venda quando o seu valor contábilístico se destina a ser recuperado, principalmente, através de uma transação de venda em vez do uso continuado e existe uma decisão do Conselho de Administração com a consequente definição do preço e procura de comprador, que permite classificar a transação da venda, como de realização altamente provável, no período até 12 meses.

Estes ativos são mensurados ao menor entre o valor líquido contábilístico e o justo valor menos custos de venda, na data da classificação como detido para venda. Os ativos com vida útil definida deixam de ser depreciados/amortizados desde a data da classificação como detido para venda, até à data da venda.

Uma unidade operacional descontinuada é uma componente do Grupo que ou foi alienada ou está classificada como detida para venda e:

- (i) Representa uma importante linha de negócios ou área geográfica de operações separada;
- (ii) É parte integrante de um único plano coordenado para alienar uma importante linha de negócios ou área geográfica de operações separada; ou
- (iii) É uma subsidiária adquirida exclusivamente com vista à revenda.

4 Políticas de gestão do risco financeiro

As atividades do Grupo 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 do Grupo 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 do Grupo SATA é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposto ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente as exposições denominadas em USD e CAD. Adicionalmente, no setor em que a SATA opera, uma parte significativa dos gastos encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jet fuel*, locações e manutenções de aeronaves.

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

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

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

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

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

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

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

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

	2024				
	USD	CAD	GBP	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
Ativos não correntes detidos para venda	72 841 289	16 629 535	525 973	101 369	90 098 166
	75 370 745	16 900 749	556 714	103 349	92 931 557
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
Passivos associados a não correntes detidos para venda	146 796 737	1 601 151	8 619 633	24 224	157 041 744
	164 019 338	1 608 547	8 619 633	198 453	174 445 971

	2023				
	USD	CAD	GBP	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS					
Caixa e equivalentes de caixa	999 537	993 998	102 515	-	2 096 050
Clientes e outras contas a receber	55 828 481	15 010 469	997 420	221 629	72 057 999
	56 828 018	16 004 466	1 099 935	221 629	74 154 048
PASSIVOS					
Passivos com obrigações contratuais	116 483 267	-	-	-	116 483 267
Fornecedores e outras contas a pagar	13 708 194	957 627	1 079	340 663	15 007 563
Provisões	7 093 955	-	-	-	7 093 955
	137 285 416	957 627	1 079	340 663	138 584 785

No exercício de 2024 foram reconhecidos ganhos cambiais líquidos de 2,5 milhões de euros, dos quais 2,4 milhões de euros estão classificados em resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas. Destes, 8,0 milhões de euros correspondem a perdas cambiais relacionadas com passivos de locação em que 7,2 milhões de euros foram reconhecidos na demonstração do rendimento integral consolidado, tendo em conta o impacto da atualização cambial das vendas cobertas (Nota 17).

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

Em 31 de dezembro de 2024, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos capitais próprios de 8,2 milhões de euros (2023: 6,2 milhões de euros).

ii) Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas. Esta abordagem utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber.

Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2024 ou 2023, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de que parte substancial das receitas do Grupo ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, consequentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível ("*on demand*"); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de incumprimento é próxima de 0%, sendo a imparidade 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 o Grupo 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, o Grupo 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:

Notação de rating	2024	2023	Fonte
AA-	35 546	374 719	<i>Fitch Ratings</i>
A1	-	82 138	<i>Moody's</i>
A	770 435	-	<i>Fitch Ratings</i>
A2	196 042	-	<i>Moody's</i>
A-	985 717	1 949 061	<i>Fitch Ratings</i>
BBB +	552	452 503	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	47 220	19 258	<i>Fitch Ratings</i>
BAA2	12 261	-	<i>Moody's</i>
BBB -	-	304 889	<i>Fitch Ratings</i>
BA1	-	8 846	<i>Moody's</i>
BB	-	59	<i>Fitch Ratings</i>
BA2	-	86 400	<i>Moody's</i>
B+	-	6	<i>Fitch Ratings</i>
Sem rating atribuído	391 941	683 634	
	2 439 713	3 961 512	

iii) 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 subsidiárias. 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, a remuneração dos acionistas 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 do Grupo, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.

A tabela seguinte analisa os passivos a pagar pelo Grupo, 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	81 917 067	226 819 942	-
Passivos com obrigações contratuais	5 914 074	20 694 738	4 815 825
Fornecedores	26 113 745	-	-
Outras contas a pagar	18 095 971	-	-
	132 040 858	247 514 680	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	29 243 786	226 505 266	-
- descobertos bancários			
Passivos com obrigações contratuais	36 207 106	115 776 203	16 423 771
Fornecedores	47 098 780	-	-
Outras contas a pagar	26 908 907	-	-
	139 458 579	342 281 469	16 423 771

iv) Risco de taxa de juro

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

Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, o Grupo contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro. A 31 de dezembro de 2024 a Empresa tem ativas duas posições de derivados de cobertura de taxa de juro associadas a empréstimos bancários (ver Nota 23).

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
38 500 000	1,15%	Euribor 6M	29/02/2025
30 000 000	1,15%	Euribor 3M	16/02/2025
40 000 000	1,65%	Euribor 12M	19/11/2025
6 977 000	4,00%	Euribor 12M	28/11/2025
1 000 000	4,25%	Euribor 12M	06/10/2025
112 602	1,75%	Euribor 6M	23/03/2025
116 589 602			

De referir que o empréstimo de 112.602 com *repricing* em 23 de março de 2025 encontra-se classificado como passivo associado a ativos não correntes detidos para venda.

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.

Adicionalmente, os passivos com obrigações contratuais apresentam uma taxa de juro fixa.

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 total do Grupo, 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 1.167 milhares de euros (2023: 806 milhares de euros).

v) Risco de preço de combustível

Um dos principais custos suportados pelo Grupo 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 do Grupo.

No decurso do exercício de 2024, o Grupo 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.

vi) Risco de mercado

O Grupo encontra-se exposto 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 do Grupo procurou implementar estratégias de mitigação de riscos, com a disponibilização de novos serviços a bordo, a otimização de operações e a negociação de contratos de fornecimento mais favoráveis. Contudo, a natureza dinâmica do mercado exige vigilância contínua e adaptação às condições em constante mudança.

vii) Gestão do risco de capital

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

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

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras consolidadas do Grupo 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 do Grupo, baseados: (i) na melhor informação e conhecimento de eventos presentes e em alguns casos em relatos de peritos independentes e (ii) nas ações que o Grupo 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 prospectiva.

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 o Grupo em cumprimento com os principais indicadores, conforme descrito na Nota 1.2.

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras consolidadas, o Conselho de Administração considera 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 da subsidiária SATA Air Açores, bem como iv) as perspetivas futuras quanto a um eventual processo de privatização da Azores Airlines, trazem 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 do Grupo, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data, considerando que tal exercício seria prematuro. Ver adicionalmente Nota 5.8 e 5.9.

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)

O Grupo 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 Provisão para Reestruturação (Nota 18)

O Grupo 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 consolidados na rubrica gastos de reestruturação.

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que o Grupo esperava incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Em 31 de dezembro de 2023 a provisão totalizava um montante de 166 milhares de euros, cuja liquidação ocorreu em 2024.

5.3 Provisão de Redelivery (Nota 18)

A SATA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, o Grupo terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais, registando esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

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

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

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

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

5.4 Pressupostos atuariais e benefícios pós emprego (Nota 20)

A determinação das responsabilidades com pensões de reforma, dos colaboradores pertencentes à subsidiária SATA Air Açores, 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 às tabelas de mortalidade utilizadas.

Para os colaboradores pertencentes à Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, o valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

Os valores apurados são registados como gastos de reestruturação, ou como resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas, quando associados à Azores Airlines, na demonstração de resultados consolidados.

5.5 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 consolidados 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.

5.6 Imparidades de clientes, outras contas a receber e inventários (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 SATA. As perdas por imparidade podem ser parciais ou totais, sendo que neste último caso o valor do ativo é reduzido a zero.

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

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado num aumento de perdas por imparidade reconhecidas, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 6,0 milhões 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).

5.7 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, sendo que qualquer alteração a estes pressupostos podem implicar um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas.

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 632 milhares de euros, a reconhecer nos resultados consolidados do exercício.

5.8 Impostos diferidos (Nota 9)

O Grupo reconhece e liquida o imposto sobre o rendimento com base nos resultados das operações apurados de acordo com a legislação fiscal em vigor. De acordo com a IAS 12, a SATA 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 SATA 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 do Grupo, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, considerando que tal exercício seria prematuro a esta data, considerando o atual processo de privatização da subsidiária Azores Airlines em curso e a falta de visibilidade quanto ao futuro Caderno de Encargos para as Obrigações de Serviço Público regionais a partir de novembro de 2026.

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

5.9 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 do Grupo 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 consolidadas, 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 perspectivas futuras quanto a um eventual processo de privatização da Azores Airlines, trazem um elevado nível de incerteza e imprevisibilidade às projeções a longo prazo consideradas. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura do Grupo, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data, considerando que tal exercício seria prematuro.

Consequentemente, as demonstrações financeiras consolidadas do período findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem qualquer eventual perda por imparidade sobre ativos destas unidades geradoras de caixa, i) o transporte aéreo da SATA Air Açores e ii) o transporte aéreo da Azores Airlines, 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 162,3 milhões de euros.

5.10 Locações (Nota 6 e 19)

No contexto da adoção da IFRS 16, o Grupo 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, o Grupo 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 SATA usa estimativas e aplica o seu julgamento na análise dos contratos de locação, em particular no que respeita às opções de cancelamento e renovação previstas nos contratos e na determinação da taxa incremental de financiamento a aplicar.

5.11 Hedging cambial (Nota 17)

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

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

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

Em 2024 a percentagem de cobertura determinada ascende a aproximadamente 89%, mantendo-se inalterada face a 2023, sendo que uma oscilação de 5 p.p nesta percentagem teria um impacto no

montante de, aproximadamente, 403 milhares de euros nos resultados financeiros da subsidiária Azores Airlines e, conseqüentemente, no Grupo SATA.

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:

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2024									
Custo de aquisição	73 312	6 014 382	397 117 483	687 101	2 160 917	7 655 027	6 838 795	4 094 840	424 641 857
Imparidade acumulada	-	-	(7 508 571)	-	-	-	-	-	(7 508 571)
Depreciações acumuladas	-	(3 761 730)	(237 193 569)	(560 381)	(1 984 500)	(7 451 868)	(6 578 330)	-	(257 530 377)
Valor líquido	73 312	2 252 652	152 415 344	126 721	176 416	203 159	260 465	4 094 840	159 602 909
Movimento de 2024									
Adições	-	321 404	45 885 067	125 098	46 232	189 961	17 494	13 395 709	59 980 965
Renegociações	-	296 105	3 006 010	-	-	-	-	-	3 302 115
Transferências, abates e regularizações	-	126 096	3 111 938	(3 143)	10 701	(193 900)	(960)	(3 971 819)	(921 087)
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Ativo Bruto	-	(2 105 264)	(278 808 808)	(208 551)	(229 933)	(1 384 504)	(1 091 759)	(3 747 307)	(287 576 127)
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Imp.Acumulada	-	929 626	-	-	-	-	-	-	929 626
Depreciação - exercício	-	(621 093)	(9 548 497)	(44 078)	(42 755)	(93 129)	(5 990)	-	(10 355 543)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	483 015	180 389	9 328	-	197 734	960	-	871 426
Depreciações de unidades descontinuadas	-	(302 931)	(43 164 079)	(9 351)	(9 065)	(90 080)	(44 669)	-	(43 620 175)
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Dep. Acumulada	-	1 778 067	159 838 032	144 071	216 467	1 334 525	873 612	-	164 184 774
	-	905 025	(119 499 949)	13 374	(8 353)	(39 393)	(251 312)	5 676 582	(113 204 025)
31 de dezembro de 2024									
Custo de aquisição	73 312	4 652 724	170 311 690	600 506	1 987 917	6 266 584	5 763 569	9 771 422	199 427 723
Imparidade acumulada	-	929 626	(7 508 571)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 424 672)	(129 887 724)	(460 411)	(1 819 854)	(6 102 818)	(5 754 416)	-	(146 449 894)
Valor líquido	73 312	3 157 677	32 915 395	140 095	168 063	163 767	9 153	9 771 422	46 398 884

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

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2023									
Custo de aquisição	73 312	5 716 536	336 766 008	627 281	2 094 308	7 468 181	6 549 671	1 882 582	361 177 879
Imparidade acumulada	-	-	(7 616 919)	-	-	-	-	-	(7 616 919)
Depreciações acumuladas	-	(2 997 502)	(197 465 371)	(578 904)	(1 965 942)	(7 259 156)	(6 536 882)	-	(216 803 758)
Valor líquido	73 312	2 719 035	131 683 717	48 377	128 366	209 025	12 789	1 882 582	136 757 202
Movimento de 2023									
Adições	-	297 846	32 691 693	101 960	94 769	198 864	308 122	4 091 416	37 784 669
Renegociações	-	-	27 040 286	-	-	-	-	-	27 040 286
Transferências, abates e regularizações	-	-	619 496	(42 139)	(28 160)	(12 018)	(18 998)	(1 879 158)	(1 360 977)
Imparidade -Transferências e abates	-	-	108 348	-	-	-	-	-	108 348
Depreciação - exercício	-	(509 312)	(10 468 138)	(20 883)	(38 370)	(103 523)	(7 813)	-	(11 148 039)
Depreciações de unidades descontinuadas	-	(254 916)	(29 836 336)	(249)	(8 348)	(101 204)	(52 632)	-	(30 253 686)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	-	576 277	39 655	28 160	12 016	18 998	-	675 106
	-	(466 382)	20 731 627	78 344	48 051	(5 866)	247 676	2 212 258	22 845 708
31 de dezembro de 2023									
Custo de aquisição	73 312	6 014 382	397 117 483	687 101	2 160 917	7 655 027	6 838 795	4 094 840	424 641 857
Imparidade acumulada	-	-	(7 508 571)	-	-	-	-	-	(7 508 571)
Depreciações acumuladas	-	(3 761 730)	(237 193 569)	(560 381)	(1 984 500)	(7 451 868)	(6 578 330)	-	(257 530 377)
Valor líquido	73 312	2 252 652	152 415 344	126 721	176 416	203 159	260 465	4 094 840	159 602 909

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

	Edifícios e outras construções	Leasing de Aeronaves	Redelivery e Manutenções	Manutenções em curso	Total
1 de janeiro de 2024					
Custo de aquisição	3 109 337	291 043 579	41 498 814	3 324 011	338 975 741
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	(527 465)	-	(4 843 156)
Depreciações acumuladas	(2 347 573)	(162 309 080)	(23 584 834)	-	(188 241 487)
Valor líquido	761 764	124 418 808	17 386 515	3 324 011	145 891 098
Movimento de 2024					
Adições	-	33 469 907	10 435 743	12 650 808	56 556 458
Renegociações	296 105	3 006 010	-	-	3 302 115
Transferências, abates e regularizações	(463 156)	824 295	1 653 553	(3 292 327)	(1 277 635)
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Ativo Bruto	(1 667 739)	(222 566 053)	(53 104 940)	(3 659 164)	(280 997 896)
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Imp.Acumulada	-	-	527 465	-	527 465
Depreciação - exercício	(208 855)	(6 025 923)	(106 642)	-	(6 341 419)
Depreciações de unidades descontinuadas	(302 931)	(30 341 335)	(12 727 480)	-	(43 371 745)
Depreciação- transf. e abates	463 156	-	-	-	463 156
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Dep. Acumulada	1 340 541	121 748 220	36 208 167	-	159 296 929
	(542 878)	(99 884 877)	(17 114 133)	5 699 316	(111 842 572)
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

	Edifícios e outras construções	Leasing de Aeronaves	Redelivery e Manutenções	Manutenções em curso	Total
1 de janeiro de 2023					
Custo de aquisição	2 881 012	242 473 086	31 431 963	1 458 414	278 244 476
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	(527 465)	-	(4 843 156)
Depreciações acumuladas	(1 878 794)	(134 035 233)	(14 702 701)	-	(150 616 728)
Valor líquido	1 002 219	104 122 162	16 201 797	1 458 414	122 784 591
Movimento de 2023					
Adições	42 976	21 775 648	9 177 361	3 324 011	34 319 997
Renegociações	185 349	27 040 286	-	-	27 225 635
Transferências, abates e regularizações	-	(245 442)	889 490	(1 458 414)	(814 366)
Depreciação - exercício	(213 863)	(7 273 294)	(58 270)	-	(7 545 426)
Depreciações de unidades descontinuadas	(254 916)	(21 000 552)	(8 823 863)	-	(30 079 332)
	14 462	41 297 199	10 008 582	1 865 597	53 185 839
31 de dezembro de 2023					
Custo de aquisição	3 109 337	291 043 579	41 498 814	3 324 011	338 975 741
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	(527 465)	-	(4 843 156)
Depreciações acumuladas	(2 347 573)	(162 309 080)	(23 584 834)	-	(188 241 487)
Valor líquido	761 764	124 418 808	17 386 515	3 324 011	145 891 098

A frota aérea do Grupo SATA é composta, na SATA Air Açores, por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010, através de uma locação com opção de compra, o respetivo equipamento de reserva desses aviões e uma aeronave Bombardier Q400 (CS-TSE) adquirida através de uma locação sem opção de compra, pertencentes à subsidiária SATA Air Açores. À subsidiária Azores Airlines pertencem 10 aviões (3 Airbus A320, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e 2 A320 NEO) registados igualmente em regime de locação sem opção de compra.

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 56.556 milhares de euros respeitam, maioritariamente, a: i) aquisição de uma aeronave A320 NEO e dois motores Leap-1A, em regime de locação sem opção de compra, no montante de cerca de 18.721 milhares de euros e 6.847 milhares de euros, respetivamente, ii) capitalização de manutenções futuras sobre vários componentes de 5 aeronaves consideradas essenciais para preencher condições de *redelivery* das mesmas, de acordo com a atualização das estimativas de manutenção futuras, no montante de 8.174 milhares de euros (Nota 18), iii) capitalização de manutenções estruturais, nomeadamente, duas C-Check, uma na aeronave CS-TSF, no valor total de 594 milhares de euros (iniciada em 2023) e outra na aeronave CS-TSG no valor de 1.238 milhares de euros e uma manutenção sobre o *airframe* da aeronave CS-TSJ no valor total de 430 milhares de euros, na frota da subsidiária Azores Airlines. Adicionalmente, adições sobre os ativos por direito de uso de equipamento básico associados à subsidiária SATA Air Açores respeitam, na sua maioria, i) a inspeção de um motor da aeronave CS-TRG no montante de 3.200 milhares de euros, ii) capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TRE, no valor de 2.028 milhares de euros, iii) manutenção estrutural realizada *in house* da aeronave CS-TRE, no montante de 1.506 milhares de euros, iv) manutenções de trens de aterragem no montante de 257 milhares de euros para a aeronave CS-TRD e 116 milhares de euros para a aeronave CS-TRG. No que respeita a equipamentos de apoio em terra, foram adquiridos cinco tratores, no valor total de 479 milhares de euros, sensores de combustível no montante de 177 milhares de euros e trinta e três carros de bagagem, num total de 146 milhares de euros. Adicionalmente, foram registadas adições de equipamento básico de assistência em terra, em regime de locação, no montante de 975 milhares de euros. Foram ainda incorporados diversos equipamentos de apoio à operação, não diretamente relacionados com a frota aérea, num valor global de 760 milhares de euros.

Por sua vez, as adições da rubrica dos ativos em curso incluem, essencialmente, manutenções que se encontram a decorrer à data de relato, nomeadamente, i) duas manutenções sobre motores Leap-1A que equipam as aeronaves CS-TSF e CS-TSH no montante de 1.976 milhares de euros e 1.159 milhares de euros, respetivamente ii) manutenção sobre alguns componentes diversos da aeronave CS-TKP no valor de 413 milhares de euros, iii) 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, iv) uma manutenção estrutural da aeronave CS-TRF no montante de 950 milhares de euros, e v) uma intervenção no APU desta mesma aeronave de cerca de 300 milhares de euros.

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

Durante o exercício de 2024, as depreciações de equipamento básico registaram um aumento no montante de 12.088 milhares face ao ano anterior, sobretudo, decorrente de capitalizações e renegociações contratuais reconhecidas em equipamento básico no ano de 2024, bem como do impacto de capitalizações e renegociações ocorridas no ano de 2023 cujo impacto total apenas foi sentido no ano de 2024.

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

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

Já na frota da subsidiária SATA Air Açores resultam, essencialmente, de uma inspeção de um motor da aeronave CS-TRF no montante de 2.439 milhares de euros, bem como a aquisição de trens de aterragem no montante total de 808 milhares de euros, para as aeronaves CS-TRB, CS-TRC, CS-TRF e CS-TRG, de duas hélices das aeronaves CS-TRC e CS-TRD, no montante total de 310 milhares de euros e da capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TSE em regime de locação no valor de 254 milhares de euros. Adicionalmente, registaram-se também 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 896 milhares de euros.

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

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade, ou como resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas, quando associados aos ativos da subsidiária à Azores Airlines.

7. Ativos Intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se ao *software* adquirido e outras aplicações desenvolvidas internamente para suporte das atividades do Grupo. A evolução registada para os exercícios de 2024 e 2023 é como segue:

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Ativos Intangíveis em curso	Total
A 1 de janeiro de 2024				
Custo de aquisição	1 153 353	155 667	72 542	1 381 562
Amortizações acumuladas	<u>(891 150)</u>	<u>(155 207)</u>	<u>-</u>	<u>(1 046 356)</u>
Valor líquido	<u>262 203</u>	<u>461</u>	<u>72 542</u>	<u>335 205</u>
Adições	145 695	-	-	145 695
Transferências e abates	72 542	-	(72 542)	-
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Ativo bruto	(610 868)	(97 641)	-	(708 509)
Amortização - exercício	(30 888)	(461)	-	(31 349)
Amortizações de unidades descontinuadas	(64 953)	-	-	(64 953)
Amortização - transf. e abates	-	-	-	-
Transferência de ativos não correntes detidos para venda - Amor. acumulada	381 676	97 641	-	479 316
	<u>(106 796)</u>	<u>(461)</u>	<u>(72 542)</u>	<u>(179 799)</u>
31 de dezembro de 2024				
Custo de aquisição	760 722	58 026	-	818 748
Amortizações acumuladas	<u>(605 315)</u>	<u>(58 026)</u>	<u>-</u>	<u>(663 342)</u>
Valor líquido	<u>155 407</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>155 406</u>

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Ativos Intangíveis em curso	Total
A 1 de janeiro de 2023				
Custo de aquisição	908 887	155 667	-	1 064 554
Amortizações acumuladas	<u>(870 180)</u>	<u>(154 069)</u>	<u>-</u>	<u>(1 024 249)</u>
Valor líquido	<u>38 707</u>	<u>1 598</u>	<u>-</u>	<u>40 305</u>
Adições	244 466	-	72 542	317 008
Transferências e abates	-	-	-	-
Amortização - exercício	(20 970)	(1 138)	-	(22 107)
Amortização - transf. e abates	-	-	-	-
	<u>223 496</u>	<u>(1 138)</u>		<u>294 900</u>
31 de dezembro de 2023				
Custo de aquisição	1 153 353	155 667	72 542	1 381 562
Amortizações acumuladas	<u>(891 150)</u>	<u>(155 207)</u>	<u>-</u>	<u>(1 046 356)</u>
Valor líquido	<u>262 203</u>	<u>461</u>	<u>72 542</u>	<u>335 205</u>

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

As amortizações dos ativos intangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade, ou como resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas, quando associados aos ativos da subsidiária à Azores Airlines.

8. Investimentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a instrumentos de capital detidos nas seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	2024	2023
<u>Empresas associadas:</u>				
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria	Ponta Delgada	30%	12 500	12 500
<u>Participadas:</u>				
France Telecom	França	nd	33 342	41 514
Estação Geodésica e Espacial de Santa Maria - RAEGE	Ponta Delgada	nd	1 000	1 000
Outras	-	-	447	447
			47 289	55 461

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 consolidada 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 de 2024 e 2023 é como segue:

	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Total
A 1 de janeiro de 2024	21 767 125	614 987	22 382 111
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	(45 559)	-	(45 559)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	370 018	-	370 018
Transferência para ativos não correntes detidos para venda	(14 749 093)	-	(14 749 093)
Movimento do exercício	(14 424 634)	-	(14 424 634)
A 31 de dezembro de 2024	7 342 491	614 987	7 957 477

	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Total
A 1 de janeiro de 2023	19 772 768	614 987	20 387 755
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	886 884	-	886 884
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	1 107 473	-	1 107 473
Movimento do exercício	1 994 357	-	22 382 111
A 31 de dezembro de 2023	21 767 125	614 987	22 382 111

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, o Grupo 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 Plano de Reestruturação Aprovado, 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, o Grupo manteve o racional aplicado em exercícios anteriores, sobre a recuperabilidade do imposto diferido ativo, tendo apenas atualizado a referida estimativa para o exercício de 2024.

Deste modo, em 2024, a SATA tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017, totalizando impostos diferidos ativos no montante de 14,7 milhões de euros da subsidiária Azores Airlines, classificados em ativos não correntes detidos para venda, 7,3 milhões de euros referentes aos exercícios de 2014 a 2023 da subsidiária SATA Air Açores e 121,5 milhares de euros referentes aos exercícios de 2020 e 2022 da subsidiária SATA Gestão de Aeródromos.

O Grupo mantém inalterada a sua expectativa de recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2024 num período de 15 anos na subsidiária Azores Airlines, 11 anos na subsidiária SATA Air Açores e 9 anos na subsidiária SATA Gestão de Aeródromos. A variação verificada no período decorre da inclusão de mais um ano de expectativa de lucro tributável futuro, com uma atualização de EBITDA constante de 1,52%, compensado com a atualização da taxa de imposto que suporta o referido cálculo.

Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, tal como efetuado em 2023, relativamente à subsidiária Azores Airlines, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 12,3 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais de

2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 293 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2018 a 2024. Adicionalmente não se encontram registados ativos por impostos diferidos sobre os prejuízos fiscais do ano de 2024 das subsidiárias SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos.

Em 31 de dezembro de 2024, os prejuízos fiscais de cada uma das subsidiárias, detalham-se conforme segue:

Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2024

Exercício do prejuízo fiscal	Azores Airlines	SATA Air Açores	SATA Gestão Aeródromos
2014	50 980 871	32 155 598	
2015	21 279 705	-	-
2016	10 447 283	-	-
2017	34 990 400	-	-
2018	51 450 764	3 822 117	-
2019	41 424 112	-	-
2020	64 319 907	3 018 321	225 732
2021	41 106 605	73 175	-
2022	31 842 243	6 880 376	600 284
2023	17 373 045	5 629 249	-
2024 (Estimativa)	45 028 984	8 309 375	80 849
	410 243 919	59 888 211	906 864

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 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	129 378
Matérias primas	6 070 112	5 838 456
Imparidade de inventários	(1 965 935)	(2 265 190)
Total inventários	4 109 263	3 702 643

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

O custo dos inventários reconhecidos em 2024 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 2.737.364 euros (2023: 2.245.214 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	2 265 190	1 923 307
Aumentos	18 677	231 736
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	(155 777)	110 147
Utilizações	-	-
Ativos não correntes detidos para venda	(162 155)	-
A 31 de dezembro	1 965 935	2 265 190

Os aumentos/reduções de imparidade de inventários estão reconhecidos na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões) da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade, ou como resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas, quando associados à subsidiária à Azores Airlines.

11. Clientes

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

	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Clientes	2 492 072	-	2 492 072	57 319 604	1 490 115	58 809 718
Imparidade clientes	(30 194)	-	(30 194)	(820 442)	-	(820 442)
Clientes	2 461 878	-	2 461 878	56 499 162	1 490 115	57 989 277

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

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

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, do aumento das vendas e da atividade operacional do Grupo, compensado pela classificação dos ativos da Azores Airlines como ativos não correntes detidos para venda (Nota 35).

Em 2023 rubrica de clientes incluía ainda 18,6 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:

	2024	2023
A 1 de janeiro	820 442	3 010 819
Aumentos / Reduções	(10 300)	(6 494)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	(100 000)	(1 480 281)
Utilizações	(402)	(703 601)
Transferência para ativos não correntes detidos para venda	(679 544)	-
A 31 de dezembro	30 194	820 442

Os aumentos/reduções de imparidade de clientes estão reconhecidos na rubrica de imparidade de contas a receber (perdas/reversões) da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade ou na rubrica de resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas quando relacionadas com ativos da Azores Airlines (Nota 35).

A redução de perdas por imparidade verificado no exercício de 2023 resulta do efeito conjunto da reversão de uma imparidade reconhecida anteriormente, no valor de 2.260 milhares de euros, através da realização de um acordo de pagamento parcialmente anulada pelo reconhecimento de uma imparidade, no montante de 780 milhares de euros, sobre a dívida de um cliente de fretamentos, com indícios de risco de cobrabilidade.

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

12. Imposto sobre o rendimento a receber e a pagar

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, o saldo referente a imposto sobre o rendimento a receber, é como segue:

	2024	2023
Pagamentos por conta	6 981	-
Retenções na fonte	-	-
Estimativa de IRC (Nota 34)	(3 899)	-
Total	3 082	-

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, o saldo referente a imposto sobre o rendimento a pagar, é como segue:

	2024	2023
Pagamentos por conta	-	48 912
Retenções na fonte	-	6 029
Estimativa de IRC (Nota 34)	<u>(73 358)</u>	<u>(296 033)</u>
Total	<u>(73 358)</u>	<u>(241 092)</u>

13. Outras contas a receber

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

	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 38)	36 088 982	-	36 088 982	33 048 451	-	33 048 451
Depósitos de segurança	2 200 036	-	2 200 036	3 805 944	-	3 805 944
Reservas de manutenção recuperáveis	416 180	1 530 896	1 947 076	12 230 451	30 979 342	43 209 793
Outros valores a receber da SRTMI (Nota 38)	1 905 264	-	1 905 264	1 836 666	-	1 836 666
Adiantamentos efetuados ao pessoal	424 113	-	424 113	980 344	-	980 344
Depósitos de garantia - locações	-	233 670	233 670	604 315	6 710 255	7 314 570
Valores a receber de seguradoras	144 640	-	144 640	1 346 846	-	1 346 846
Instrumentos Derivados	4 252	-	4 252	1 169 019	-	1 169 019
ATA - Associação Turismo dos Açores	-	-	-	1 136 755	-	1 136 755
IVA Intracomunitário	-	-	-	416 106	-	416 106
DRPFE (Nota 38)	-	-	-	100 724	-	100 724
Outros	238 422	-	238 422	2 129 965	-	2 129 965
Adiantamentos a fornecedores	402 192	-	402 192	2 174 579	-	2 174 579
Acréscimo de proveitos						
Outros acréscimos de proveitos	825 298	-	825 298	948 947	-	948 947
Tarifa Açores (Nota 38)	189 613	-	189 613	209 976	-	209 976
Juros (Nota 38)	-	-	-	426 493	-	426 493
Acréscimo de rendimentos SRTMI (Nota 38)	212 286	-	212 286	191 738	-	191 738
Handling	133 805	-	133 805	103 551	-	103 551
Imparidade de outros devedores	-	(1 507 644)	(1 507 644)	(3 814 379)	(11 092 726)	(14 907 105)
Outras contas a receber	<u>43 185 083</u>	<u>256 922</u>	<u>43 442 005</u>	<u>59 046 491</u>	<u>26 596 871</u>	<u>85 643 362</u>

Em 31 de dezembro de 2024, o montante a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI"), relativo à subsidiária SATA Air Açores, no montante de 34.096 milhares 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 SATA Air Açores.

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 40).

O movimento ocorrido nesta rubrica nos exercícios de 2024 e 2023, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2024 e 2023, é como segue:

2024			
	Compensação relativa a 2024	Compensação relativa a 2023	Compensação relativa a 2021
			Total
Saldo inicial	-	31 424 936	(355)
Compensação (Nota 28)	28 000 591	-	-
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	31 461 720	-	-
Recebimentos	(25 366 122)	(31 424 936)	355
Saldo final	34 096 189	-	-
2023			
	Compensação relativa a 2023	Compensação relativa a 2022	Compensação relativa a 2021
			Total
Saldo inicial	-	20 835 581	112 463
Compensação (Nota 28)	28 000 390	-	-
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	24 424 816	-	-
Recebimentos	(21 000 270)	(20 835 581)	(112 818)
Saldo final	31 424 936	-	(355)

Relativamente à subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, encontra-se registado um valor a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI"), no montante de 1.992 milhares de euros, sendo 798,6 milhares de euros respeitantes ao reequilíbrio financeiro para o período compreendido entre o 2º semestre de 2021 e o 1º semestre de 2022, montante registado em 2023, e ainda 1.194,2 milhares de euros respeitantes ao reequilíbrio financeiro para o período compreendido entre o 2º semestre de 2022 e o 1º semestre de 2023. À data de aprovação de contas, os referidos valores já se encontravam liquidados.

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 da SRTMI no montante 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 garantia em 31 de dezembro de 2024, no montante de 234 milhares de euros compreendem os depósitos de caução entregues pela SATA como garantia dos contratos de locação de aeronaves (2023: 7.315 milhares de euros). A variação verificada deve-se à classificação destes montantes da Azores Airlines para ativos não correntes detidos para venda (Nota 35).

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

O saldo a receber da ATA – Associação do Turismo dos Açores, no montante de 1.136.580 euros, respeita ao valor pendente de receber de incentivos obtidos daquela instituição para algumas rotas realizadas pela SATA na Europa, em anos anteriores, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total. Não obstante, têm sido mantidos esforços de cobrança sobre esta dívida. A 31 de dezembro de 2024 este saldo encontra-se classificado como ativo não corrente detido para venda (Nota 35).

O montante de reservas de manutenção registado, no montante de 1.947 milhares de euros diz respeito a reservas de manutenção pagas, deduzido do reconhecimento de perdas por imparidade no montante de 1.507 milhares de euros, tendo em conta a irrecuperabilidade das mesmas de acordo com a perspetiva futura da atividade operacional da SATA. A variação verificada face a 31 de dezembro de 2023 deve-se ao facto das reservas de manutenção da Azores Airlines encontrarem-se classificadas como ativos não correntes detidos para venda (Nota 35).

Afetos à concessão da SATA Gestão de Aeródromos, encontram-se regularizados todos os montantes a receber da Direção Regional de Planeamento e Fundos Estruturais (“DRPFE”) relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 100,7 milhares euros em 2023). Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à SRTMI no montante de 3.880 euros (2022: 6.614 milhares de euros). Ver Nota 23.

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

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

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

Ilha	2023			
	Total Previsto por protocolo	Total Executado	Total Recebido	A pagar/ a executar
Pico	15 035 279	10 477 443	(12 772 422)	(2 294 979)
S. Jorge	33 850 108	31 128 139	(32 923 130)	(1 794 991)
Flores	941 646	770 742	(888 917)	(118 175)
Corvo	10 633 619	6 003 017	(6 863 132)	(860 114)
Graciosa	24 881 952	8 333 138	(9 778 221)	(1 445 084)
	85 342 603	56 712 479	(63 225 822)	(6 513 343)

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

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, da classificação dos ativos da Azores Airlines como ativos não correntes detidos para venda decorrente da intenção de venda da referida Empresa.

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	14 907 105	18 357 907
Aumentos / reduções	807 590	407 567
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	6 278 618	(3 591 566)
Utilizações	-	-
Câmbio	-	(266 803)
Transferência para ativos não correntes detidos para venda	(20 485 669)	-
A 31 de dezembro	1 507 644	14 907 105

Os aumentos/reduções de imparidade de outros devedores estão reconhecidos na rubrica de imparidade de contas a receber (perdas/reversões) da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade ou na rubrica de resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas quando relacionadas com ativos da Azores Airlines.

Em 2024 foram registadas perdas por imparidade sobre reservas de manutenção pagas, no valor de 6 milhões de euros, para as quais não existem estimativas de manutenções futuras suficientes para garantir a sua recuperabilidade. A reversão de perdas por imparidade registadas no exercício de 2023 diz respeito ao impacto das extensões contratuais firmadas nesse mesmo ano, considerando a atualização da estimativa de manutenção estrutural futura para as aeronaves cujo contrato sofreu alterações.

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

14. Outros ativos

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

	2024			2023		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Gastos diferidos						
Rendas	250 095	-	250 095	279 968	-	279 968
Comissões	225 876	-	225 876	1 808 470	-	1 808 470
Depósitos de garantia - locações	-	17 169	17 169	22 981	1 645 135	1 668 116
ACMI's	-	-	-	204 931	-	204 931
Seguros	614	-	614	187 391	-	187 391
Outros	1 288 172	-	1 288 172	1 658 283	-	1 658 283
Estado e Outros Entes Públicos						
Imposto sobre o valor acrescentado	441 964	-	441 964	1 420 689	-	1 420 689
Outros ativos correntes	2 206 720	17 169	2 223 890	5 582 712	1 645 135	7 227 847

Em 31 de dezembro de 2024 os gastos diferidos com depósitos de garantia referem-se ao efeito financeiro dessas contas a receber, a ser reconhecido no prazo dos contratos de locação relacionados. A respetiva alocação é impactada por modificações contratuais que possam ocorrer.

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

As comissões referem-se a montantes pagos aos agentes pelas passagens vendidas, mas ainda não voadas, até à data de relato.

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.

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, da classificação dos ativos da Azores Airlines como ativos não correntes detidos para venda decorrente da intenção de venda da referida Empresa (Nota 35).

15. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa presente na demonstração da posição financeira e na demonstração dos fluxos de caixa consolidados apresenta os seguintes valores:

	2024	2023
Caixa	6 091	12 867
Depósitos bancários	2 439 713	3 961 512
Caixa e equivalentes de caixa	2 445 805	3 974 379

16. Capital

Capital Social

Em 31 de dezembro de 2024, o capital social do Grupo é representado por 21.549.710.100 ações com o valor nominal de 0,01 euros cada, totalmente detidas pela Região Autónoma dos Açores. Ver Nota 1.

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no dia 13 de janeiro de 2023 deu-se a constituição da SATA Holding, com uma entrada de capital de 50.000 euros, representada por 5.000.000 ações com o valor nominal de 0,01 euros.

No dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se um aumento de capital no valor de 215.497.101 euros, através de uma entrada em espécie, mediante a emissão de 21.549.710.100 novas ações com um valor nominal de 0,01 euros, cada uma.

Ainda nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em 26 de maio de 2023, foi deliberada uma redução de capital no valor de 50.000 euros e da extinção das 5.000.000 ações respetivas. O valor do capital social após redução passou a ser de 215.497.101 euros.

17. 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 do Grupo, mas pode ser incorporada no capital ou utilizada para absorver prejuízos, depois de esgotadas as outras reservas.

Tendo em conta a constituição da Empresa em 13 de janeiro de 2023, a 31 de dezembro de 2024 e de 2023 a reserva legal ainda não se encontrava constituída.

Outras reservas

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 a Azores Airlines registou na rubrica de outras reservas o montante de 7.181 milhares de euros (2023: 3.458 milhares de euros), referente a perdas cambiais líquidos decorrentes da atualização cambial dos passivos de locação em USD, para as quais foi definida uma relação de cobertura com as vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos, cuja tarifa é determinada em USD, com referência a 1 de janeiro de 2022 (Nota 5.11).

Reserva de conversão cambial

As diferenças de câmbio, resultantes da transposição de unidades operacionais em moeda estrangeira, são registadas no capital próprio, nesta rubrica, nomeadamente relativamente à conversão cambial da subsidiária Azores Airlines Vacations América.

18. Provisões

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

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Custos Reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2024	2 826 145	237 328	7 093 955	166 190	10 323 619
Dotação	-	13 853	8 174 507	-	8 188 360
Utilização / Redução	(4 695)	-	(2 210 824)	(166 190)	(2 381 709)
Reversão	(9 300)	-	-	-	(9 300)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	25 761	6 296 063	824 455	-	7 146 279
Transferências	-	2 261 692	-	-	2 261 692
Transferência para passivos não correntes detidos para venda	(2 433 459)	(8 619 633)	(13 621 868)	-	(24 674 960)
A 31 de dezembro de 2024	404 453	189 303	260 226	-	853 982

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Custos Reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2023	2 333 750	1 065 717	9 135 658	273 731	12 808 856
Dotação	147 704	3 111	1 761 706	227 749	2 140 271
Utilização / Redução	(266 125)	(571 336)	(569 058)	(335 291)	(1 741 810)
Reversão	-	-	-	-	-
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	610 816	(260 163)	(3 262 653)	-	(2 912 001)
Diferenças cambiais	-	-	(202 821)	-	(202 821)
Desconto financeiro	-	-	231 124	-	231 124
A 31 de dezembro de 2023	2 826 145	237 328	7 093 955	166 190	10 323 619

Processos judiciais

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

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

Em consequência da intenção de privatização da subsidiária Azores Airlines, os montantes referidos acima relacionados com a referida Empresa foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

Outros riscos e encargos

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

remoto, baseada nos seus consultores legais. Do referido montante, 2.262 milhares de euros já se encontravam registados na rubrica de fornecedores na demonstração da posição financeira consolidada do Grupo. Dada a conclusão do processo e natureza do saldo, o referido montante foi transferido para a rubrica de provisões.

Em consequência da intenção de privatização da subsidiária Azores Airlines, os montantes referidos acima relacionados com a referida Empresa foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

Custo de *redelivery*

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

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

As restantes reduções são reconhecidas na rubrica de provisões (reduções) da demonstração de resultados consolidados ou na rubrica de resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas quando relacionadas com passivos da Azores Airlines.

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

No ano de 2023 foram registadas reversões no montante de 3.263 milhares de euros e reduções de 569 milhares de euros, decorrentes de extensões contratuais firmadas das quais resultaram condições de reentrega diferentes. Foram ainda reconhecidos aumentos de 1.762 milhares de euros, maioritariamente, pela reanálise dos valores a incorrer com a reentrega das aeronaves, fruto do aumento generalizado dos preços.

Custo de reestruturação

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

Em 2020, foi registada uma provisão para custos de reestruturação no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia (Ver Nota 1). Este valor tinha implícita a saída negociada de colaboradores. Em 2023, e ainda no âmbito do plano de reestruturação, foi acrescido um montante total de 227.749 euros. A 31 de dezembro de 2023 encontravam-se por regularizar 166 milhares de euros, cuja liquidação ocorreu em 2024.

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

As dotações/reduções de provisões estão reconhecidas na rubrica de provisões (aumentos/reduções) da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade ou na rubrica de resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas quando relacionadas com passivos da Azores Airlines.

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 dos exercícios de 2024 e 2023, é como segue:

Tipo	2024			2023		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Financiamentos com aval do GRA	6 000 000	192 500 000	198 500 000	1 500 000	198 500 000	200 000 000
Empréstimo Mútuos	55 778 600	14 334 002	70 112 602	19 494 940	220 220	19 715 160
Outros						
Conta Corrente Caucionada	7 977 000	-	7 977 000	-	-	-
	69 755 600	206 834 002	276 589 602	20 994 940	198 720 220	219 715 160
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(998 630)	(2 495 873)	(3 494 503)	(932 901)	(3 304 718)	(4 237 619)
Acréscimo de juros	3 439 400	-	3 439 400	3 287 496	-	3 287 496
	72 196 369	204 338 129	276 534 498	23 349 535	195 415 502	218 765 037

De acordo com a 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, na qual foi considerada a transferência da dívida bancária com aval Governo Regional dos Açores (GRA), 200 milhões de euros, para a esfera da nova sociedade, SATA Holding. O processo de transferência de dívida foi concluído no dia 20 de dezembro de 2023. Ver Nota 1.

Para além da assunção de dívida bancária no montante de 200 milhões de euros, a SATA Holding suportou igualmente os respetivos encargos financeiros a partir da sua constituição.

Os 200 milhões de euros de financiamentos, registados a 31 de dezembro de 2023, com aval do Governo Regional dos Açores dizem respeito a (a) 65 milhões de euros dizem respeito a um empréstimo obrigacionista junto do Deutsche Bank, contraído pela SATA Air Açores em 2018, por um prazo de 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,711%. Adicionalmente, no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação, foram contraídos financiamentos com aval do GRA, num total de 135 milhões de euros, obtidos em 2022. Destes 135 milhões fazem parte (b) um empréstimo obrigacionista de 65 milhões de euros, contraído junto do Deutsche Bank, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 4,128%, (c) um empréstimo de 40 milhões de euros contraído junto do BPI, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa variável indexada à Euribor a 6 meses + *spread* de 1,15%, e (d) outro empréstimo de 30 milhões de euros contraído junto do EuroBic, igualmente por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa variável indexada à Euribor a 3 meses + *spread* de 1,15%.

A 31 de dezembro de 2024 foi amortizado 1,5 milhões de euros ao financiamento com o BPI, de acordo com o plano de amortizações definido.

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 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 foram contraídos dois empréstimos, na modalidade de mútuo, pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 9.310 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.

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

Ambos os contratos foram celebrados com uma maturidade de dois meses, pelo que a amortização ocorreu no início de 2024.

A subsidiária 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.

Adicionalmente, também a subsidiária SATA Gestão de Aeródromos mantém ativa uma linha crédito, sob forma de conta-corrente caucionada, no montante limite de 1 milhão de euros. A 31 de dezembro de 2024, esta linha de crédito encontra-se totalmente utilizada.

À data de aprovação das presentes demonstrações financeiras, o financiamento contrato junto da CCAMA, no montante de 30 milhões de euros, já se encontra integralmente liquidado. Ver Nota 40.

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

	2024	2023
Até 1 anos	69 755 600	20 994 940
Entre 2 e 5 anos	206 834 002	198 720 220
Superior a 5 anos	-	-
	<u>276 589 602</u>	<u>219 715 160</u>

Uma vez que todos os 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
Financiamentos com aval do GRA	130 000 000	68 500 000	198 500 000	130 000 000	70 000 000	200 000 000
Empréstimo Mútuos	30 000 000	40 112 602	70 112 602	-	19 715 160	19 715 160
Conta Corrente Cauconada	-	7 977 000	7 977 000	-	-	-
	160 000 000	116 589 602	276 589 602	130 000 000	89 715 160	219 715 160

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

	Empréstimo obtidos	
	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	218 765 037	259 304 865
Recebimentos de empréstimos obtidos	87 474 500	18 619 636
Pagamentos de empréstimos bancários	(40 482 561)	(75 041 568)
Custos com juros	8 541 439	12 315 874
Atualização cambial e outros	2 348 685	3 566 230
Transferência passivos não correntes de ativos detidos para venda	(112 602)	-
Saldo em 31 de dezembro	276 534 498	218 765 037

Passivos com obrigações contratuais

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

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação negociados pelo Grupo 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	33 824 222	111 181 857	145 006 079
Custos iniciais com locações	(43 524)	(95 741)	(139 264)	(51 966)	(139 265)	(191 231)
Acréscimo de juros	(59 625)	-	(59 625)	(67 177)	-	(67 177)
	4 763 067	22 801 474	27 564 541	33 705 079	111 042 592	144 747 671

	2024	2023
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	5 914 074	36 207 106
Entre 1 e 5 anos	20 694 738	115 776 203
Mais de 5 anos	4 815 825	16 423 771
	31 424 637	168 407 081
Custos financeiros futuros das locações	(3 661 206)	(23 401 002)
Valor atual do passivo das locações	27 763 431	145 006 078

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	2024	2023
Até 1 ano	4 863 115	33 824 222
Entre 1 e 5 anos	18 134 202	96 320 931
Mais de 5 anos	4 766 115	14 860 926
	27 763 431	145 006 079

Em 31 de dezembro de 2024, existem 10 aeronaves, cujos passivos de locação se encontram apresentados na rubrica de Passivos associados a ativos não correntes detidos para venda (Nota 35).

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

	Passivos com obrigações contratuais	
	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	144 747 671	129 445 147
Aumentos de locações	26 730 511	19 316 143
Regenociações	3 114 814	27 040 286
Pagamentos de locações	(45 972 386)	(35 038 147)
Custos com juros	9 138 526	7 901 611
Atualização cambial e outros	8 238 256	(3 917 370)
Transferência passivos não correntes de ativos detidos para venda	(118 432 851)	-
Saldo em 31 de dezembro	27 564 541	144 747 671

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

O Grupo concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados da subsidiária SATA Air Açores que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003. Para os pilotos da SATA Air Açores e da Azores Airlines foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na nota 3.15.

Para cobertura das responsabilidades para complementos de pensões de reforma, o Grupo 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 subsidiária SATA Air Açores que com esta mantenham um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo e cuja data de admissão seja anterior a 1 de janeiro de 2004. Também são elegíveis os trabalhadores que, tendo sido

admitidos, 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:

	2024	2023
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 com benefícios pós-emprego dos colaboradores estavam distribuídas da seguinte forma entre as empresas do grupo SATA: 45,1 milhões de euros para a SATA Air Açores (incluindo a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas, no montante de 15,7 milhões de euros), 16 milhões de euros para a Azores Airlines e 741 milhares de euros para a SATA Gestão de Aeródromos. O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma para a Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos é calculado na perspectiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

De notar que, de acordo com a IFRS 5, a obrigações de benefício de reforma e outros associados à subsidiária Azores Airlines encontram-se, a 31 de dezembro de 2024, registados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

Em 31 de dezembro de 2024, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões e o valor de mercado dos ativos sob gestão do fundo referente aos colaboradores da subsidiária SATA Air Açores, detalham-se da seguinte forma:

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

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 salarial pensionável e, consequentemente, nos 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 associado à subsidiária SATA Air Açores 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 da subsidiária SATA Air Açores:

	Taxa	
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 consolidada (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 pelo Grupo para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 686 milhares de euros (2023: 604 milhares de euros).

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	26 113 443	46 947 958
Faturas em receção e conferência	303	150 822
Total fornecedores	26 113 745	47 098 780

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, da classificação dos passivos da Azores Airlines como passivos não correntes detidos para venda decorrente da intenção de privatização da referida Empresa.

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 44.440.708 euros (2023: 49.486.538 euros), dos quais, em 2024, 43.823.300 euros se encontram classificados como passivos não correntes detidos para venda.

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, da classificação dos passivos da Azores Airlines como passivos não correntes detidos para venda.

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:

	2024	2023
Outros credores		
Fornecedores de investimento	8 600 361	368 745
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 13)	3 879 802	6 614 067
Derivados de juros	1 476 277	-
Credores diversos	392 178	1 872 623
Taxas aeronáuticas	413 019	5 146 072
Depósitos de caução	250 000	500 000
Pessoal	68 746	151 260
Saldos credores de clientes	85 872	69 726
Outros	96 864	176 358
Acréscimos de gastos		
Remunerações a liquidar	6 869 788	11 715 720
Seguros	364 652	114 347
Irregularidades de passageiros	755 450	1 400 662
Outros acréscimos	1 781 498	10 646 308
Outras contas a pagar	25 034 506	38 775 887

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.

A 31 de dezembro de 2024 e 2023, o Grupo apresenta um montante a pagar à Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de

construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado até à data, nomeadamente de trabalhos em curso (Nota 13).

A 31 de dezembro de 2024 a Empresa detém dois instrumentos financeiros derivados do tipo *interest rate collar*, contratados com o objetivo de mitigar o risco de variação da taxa de juro associada a dois financiamentos com aval do GRA, o de 30 milhões de euros do EuroBic e o de 40 milhões de euros do BPI (Ver Nota 19). Este produto estabelece um limite mínimo (*floor*) e um limite máximo (*cap*) para a taxa de juro aplicável, garantindo assim previsibilidade nos encargos financeiros. À data de relato, a valorização de mercado dos instrumentos mencionados é de 1.476 milhares de euros, refletindo as condições atuais do mercado de taxas de juro.

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.

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

A rubrica de depósitos de caução respeita aos montantes entregues pelos dois consórcios que apresentaram propostas no âmbito do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines.

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

Os acréscimos de custos com irregularidades resultam de uma estimativa de obrigações a incorrer com indemnizações a passageiros, resultantes de ocorrências operacionais como atrasos, cancelamentos e outras interrupções de serviço.

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

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, da classificação dos passivos da Azores Airlines como passivos não correntes detidos para venda decorrente da intenção de privatização da referida Empresa.

24. Outros passivos correntes

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

	2024	2023
Estado e outros entes públicos		
Segurança social	4 056 762	2 106 257
Imposto sobre o rendimento singular	1 458 196	1 284 399
Estado e outros entes públicos - IVA	-	927 660
Outros	-	1 033
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	226 035	1 028 524
Operações <i>charter</i>	-	703 958
Outros passivos correntes	5 740 993	6 051 833

A rubrica de estado e outros entes públicos era composta, a 31 de dezembro de 2024, pelos montantes correspondentes a contribuições a entregar à segurança social com referência aos meses de setembro de 2024 (o qual se encontra a cumprir um acordo fracionado de pagamentos), entregue em outubro de 2024, e aos meses de novembro de 2024 e dezembro de 2024, entregues em dezembro de 2024 e janeiro de 2025, respetivamente, cuja liquidação ocorreu já em 2025. Relativamente aos saldos de imposto sobre o rendimento singular, encontravam-se pendentes, no final do exercício os pagamentos correspondentes aos meses de novembro de 2024 e dezembro 2024, os quais foram igualmente liquidados em 2025.

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.20).

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				
Clientes e contas a receber não corrente	256 922	-	-	256 922
Caixa e seus equivalentes	2 445 805	-	-	2 445 805
Clientes e outras contas a receber	44 816 404	-	830 557	45 646 961
Total Ativos financeiros	47 519 131	-	830 557	48 349 688
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	204 338 129	-	-	204 338 129
Empréstimos obtidos corrente	72 196 369	-	-	72 196 369
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	42 733 440	1 476 277	6 938 534	51 148 251
Total passivos financeiros	319 267 938	1 476 277	34 503 076	355 247 291

	2023			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Clientes e contas a receber não corrente	28 086 986	-	-	28 086 986
Caixa e seus equivalentes	3 974 380	-	-	3 974 380
Clientes e outras contas a receber	111 221 712	-	4 323 942	115 545 653
Total Ativos financeiros	143 283 077	-	4 323 942	147 607 018
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	195 415 502	-	-	195 415 502
Empréstimos obtidos corrente	23 349 535	-	-	23 349 535
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	111 042 592	111 042 592
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	33 705 078	33 705 078
Fornecedores e outras contas a pagar	74 007 688	-	11 866 980	85 874 668
Total passivos financeiros	292 772 724	-	156 614 651	449 387 375

26. Justo valor de ativos e passivos

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

27. Vendas e Prestação de serviços

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

	2024	2023 Reexpresso
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	1 366	2 836
Sub-total	1 366	2 836
Prestação de Serviços		
Exploração aérea		
Voos Regulares	40 467 147	37 535 692
Assistência a aviões de terceiros	5 163 341	4 869 772
Serviços de gestão aeroportuária	1 967 696	1 705 672
Taxa de terminal	1 461 425	1 466 357
Taxas aeroportuárias	327 856	1 338 348
Manutenção de aeronaves	295 641	-
Comissões de tráfego	49 498	44 697
Outros	101 985	1 292 903
Sub-total	49 834 590	48 253 439
Vendas e prestações de serviços	49 835 956	48 256 276

Em 2024 verificou-se um aumento da atividade do Grupo face a 2023, originando uma variação na receita, em cerca de 1,6 milhões de euros.

28. Subsídios à exploração

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

	2024	2023 Reexpresso
Subsídios à exploração:		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)	28 000 591	28 000 390
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	32 655 896	26 048 686
Outros	6 000	-
	60 662 487	54 049 076

O montante de reequilíbrio financeiro no valor de 32.655.896 euros inclui 31.461.720 euros referentes ao contrato de concessão por contrapartida do serviço público prestado pela SATA Air Açores de exploração das rotas no arquipélago dos Açores (Nota 13) e 1.194.176 euros referentes ao contrato de concessão do serviço público prestado pela SATA Gestão de Aeródromos de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores.

Decorrente do Acordo de Renovação celebrado em 30 de junho de 2020, que prorrogou o Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores com a subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, pelo período adicional de 5 anos, com início a 1 de julho de 2020 e término no dia 30 do mês de junho de 2025, em 2024, procedeu-se ao registo do valor do reequilíbrio financeiro respeitante ao 2º semestre 2022 – 1º semestre 2023 no montante de 1.194.176 euros.

A 31 de dezembro de 2024 encontravam-se em dívida por parte da SRTMI os valores do reequilíbrio financeiro respeitante ao 2º Semestre de 2021 - 1º Semestre de 2022 no montante de 798.617 Euros, e do reequilíbrio financeiro do 2º Semestre de 2022 – 1º Semestre de 2023 no montante de 1.194.176 Euros (Nota 13). O montante em dívida foi regularizado já em 2025.

29. Fornecimentos e serviços externos

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

	2024	2023 Reexpresso
Manutenção e aluguer de motores	9 937 038	5 692 213
Combustíveis e lubrificantes	8 841 809	9 077 458
Custos de distribuição e comunicação	7 098 708	6 831 850
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	5 355 083	5 551 976
Rendas e Alugueres	3 835 833	3 665 422
Vigilância e Segurança	2 720 801	2 471 332
Fretamentos	1 937 609	11 561
Limpeza e higiene	1 907 618	1 489 262
Honorários e serviços especializados	1 779 805	3 541 079
Conservação e reparação	1 254 226	1 215 228
Handling	986 900	1 421 236
Deslocações e estadas	830 610	452 898
Indemnizações Bagagem e passageiros	789 048	335 684
Seguros	777 998	654 095
Catering	572 661	501 107
Transporte mercadorias e equipamentos	490 525	345 653
Manutenção programas informáticos e equipamentos	442 477	373 724
Comissões	334 105	319 421
Serviços relativos a tráfego	39 956	57 199
Publicidade	-	55 170
Outros	1 965 717	1 304 161
Fornecimentos e serviços externos	51 898 527	45 367 728

O aumento da atividade em 2024 teve impacto no incremento dos custos relacionados com as rubricas operacionais como os custos com distribuição e comunicação, vigilância e segurança, limpeza e higiene, e *catering*.

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

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. O aumento verificado está relacionado com a necessidade de recorrer a motores alugados para suprir necessidades de manutenção sobre a frota própria.

Em consequência dos longos ciclos de manutenção, no decorrer de 2024, foi contratado um ACMI atenuar as necessidades de mobilidade ao abrigo das Obrigações de Serviço Público.

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 e Reestruturação

Os gastos com pessoal, incorridos durante os exercícios de 2024 e 2023, foram como segue:

	2024	2023 Reexpresso
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	551 336	714 594
Pessoal	45 472 741	39 106 205
	46 024 077	39 820 799
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Outros	516 372	568 556
Plano de contribuição definida	563 086	492 927
Prémio de jubilação	122 905	111 242
	1 202 364	1 172 725
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	9 905 957	8 667 064
Custos de acção social	76 802	66 522
Outros	3 342 075	3 711 868
	13 324 834	12 445 453
Custos com o pessoal	60 551 275	53 438 977

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 do Grupo encontra-se detalhado no Relatório de Gestão.

Gastos de reestruturação

Em 2024 e 2023 o Grupo registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	2024	2023
	Reexpresso	
Pré- reformas e reformas antecipadas (Nota 20)	2 230 849	1 574 955
	2 230 849	1 574 955

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho as empresas do Grupo assumiram a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada. O referido programa foi reaberto em 2022, culminando em novas adesões.

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

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2022 as empresas do Grupo SATA assumiram o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da respetiva empresa na data da 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 que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços ao Grupo.

No decorrer do ano de 2024 verificou-se um impacto adicional associado à valorização da responsabilidade decorrente da assinatura dos novos acordos de empresa, com efeitos presentes e futuros nas responsabilidades anteriormente assumidas.

Como resultado do descrito, em 2024 e em 2023 foram reconhecidos 2.230 milhares de euros e 1.574 milhares de euros em gastos de reestruturação, respetivamente.

31. Outros rendimentos e ganhos

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

	2024	2023
	Reexpresso	
Rendimentos suplementares	243 180	450 753
Ganhos em inventários	13 191	2 174
Ganhos em ativos tangíveis	2 781	8 662
Outros	4 183	1 405
	263 335	462 994

Em 2024, foi reconhecido uma receita adicional de 224 mil euros relacionada alteração de reconhecimento de despesas, anteriormente registadas como custo, associadas a obras financiadas pelo Governo junto da subsidiária SATA Gestão de Aeródromos. De acordo com o novo protocolo publicado, estas passam a

ser reconhecidas pelo GRA. A referida alteração implica que os encargos previamente considerados deixam de impactar os resultados consolidados do Grupo, gerando um efeito positivo que anula o impacto contabilístico dos exercícios anteriores.

32. Outros gastos e perdas

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

	2024	2023 Reexpresso
Impostos	479 244	124 547
Perdas em inventários	158 180	141 858
Comissões cartões crédito	80 837	93 584
Quotizações	72 700	71 354
Outros	360 866	274 948
	1 151 827	706 291

33. Resultados financeiros

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

	2024	2023 Reexpresso
Gastos financeiros		
Juros empréstimos	8 437 608	12 221 133
Juros de passivos com obrigações contratuais	1 364 857	1 551 036
Comissões, taxas e outros	1 443 659	3 434 234
Outros	142 239	897
	11 388 363	17 207 299
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 38)	-	426 493
Outros	33 048	300 473
	33 048	726 966
Diferenças de câmbio líquidas		
Diferenças de câmbio líquidas	14 091	(283 674)
	14 091	(283 674)

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 Holding assumiu dívida bancária que se encontrava na esfera da SATA Air Açores, no montante total de 200 milhões de euros. O montante dos juros de empréstimos obtidos e de comissões respeita essencialmente aos custos com os referidos empréstimos, deduzidos do impacto positivo dos derivados liquidados durante o exercício de 2024 no montante de 348,2 milhares de euros (Nota 23).

Adicionalmente, foi contraído junto da J.P. Morgan Societas Europaea ("J.P.Morgan") em dezembro de 2022 um empréstimo de 60 milhões, ainda ao abrigo do previsto no Plano de Reestruturação. O referido empréstimo foi reembolsado antecipadamente em 20 de setembro de 2023.

A variação verificada na rubrica de juros de empréstimos obtidos respeita essencialmente ao impacto em 2024 da amortização efetuada em 2023.

34. Imposto do exercício

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

	2024	2023 Reexpresso
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	(77 364)	(96 509)
Imposto diferido (Nota 9)	(45 559)	886 884
Excesso/insuficiência estimativa imposto	(1 960)	72 076
Imposto sobre o rendimento	(124 883)	862 450

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

	2024	2023 Reexpresso
Resultado antes de Imposto	(30 356 701)	(29 282 597)
Taxa de Imposto	14,7%	14,7%
	(4 462 435)	(4 304 542)
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	1 233 363	-
Diferenças temporárias sem imposto diferido	3 226 564	3 833 535
Benefícios Fiscais	(6 547)	(5 585)
Tributação autónoma	77 257	85 907
Diferenças permanentes	9 098	1 058
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	2 024	(72 076)
Imposto diferido sobre prejuizos fiscais de anos anteriores	45 559	(402 857)
Derrama	-	2 110
Imposto s/ rendimento	124 883	(862 450)
Taxa efetiva de imposto	-0,4%	2,9%

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

	2024	2023
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	14,70%	14,70%

35. Ativos e passivos não correntes detidos para venda e operações descontinuadas

Conforme referido na Nota 1, na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, uma das medidas a cumprir até final de 2025 é a privatização da maioria do capital da Azores Airlines. O processo de privatização está em curso e existem perspetivas claras de venda da referida subsidiária. Assim, estando reunidas as condições para a aplicação da IFRS5, os ativos e passivos da Azores Airlines foram classificados como ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

Como consequência desta situação, os resultados dos segmentos operacionais relacionadas com a Azores Airlines foram classificados para a rubrica de resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas.

Demonstração da posição financeira

Os ativos e passivos da subsidiária Azores Airlines, classificados como detidos para venda, em 31 de dezembro de 2024 detalham-se do seguinte modo:

	2024
Ativo não corrente	
Ativos fixos tangíveis	122 461 727
Ativos intangíveis	229 192
Ativos por impostos diferidos	14 749 093
Clientes	4 594 127
Outras contas a receber	40 641 311
Outros ativos não correntes	1 107 838
	183 783 289
Ativo corrente	
Inventários	454 673
Clientes	34 760 150
Outras contas a receber	17 471 851
Imposto sobre o rendimento a receber	73 140
Outros ativos correntes	2 860 729
Caixa e equivalentes de caixa	7 803 868
	63 424 411
Total do Ativo	247 207 700
Passivo não corrente	
Provisões	24 674 960
Empréstimos obtidos	-
Passivos com obrigações contratuais	81 030 564
Obrigações de benefícios de reforma e outros	15 970 095
	121 675 619
Passivo corrente	
Empréstimos obtidos	112 602
Passivos com obrigações contratuais	37 402 286
Fornecedores	29 741 547
Outras contas a pagar	31 145 580
Imposto sobre o rendimento a pagar	-
Outros passivos correntes	8 164 181
Documentos pendentes de voo	43 823 300
	150 389 497
Total Passivo	272 065 116

De referir que de acordo com a IFRS 5, os valores referentes à demonstração da posição financeira consolidada, em 31 de dezembro de 2023, não foram reexpressos.

Demonstração dos resultados

Os rendimentos e gastos dos segmentos operacionais relacionados com a Azores Airlines, apresentados como resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas, dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, detalham-se da seguinte forma:

	2024	2023
Vendas e serviços prestados	326 445 180	276 673 001
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(1 657 100)	(1 641 794)
Fornecimentos e serviços externos	(241 883 950)	(197 302 702)
Gastos com o pessoal	(66 677 444)	(50 375 497)
Provisões (aumentos/reduções)	(6 321 824)	2 912 001
Outros rendimentos e ganhos	4 858 788	4 822 636
Outros gastos e perdas	(5 714 207)	(5 051 887)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)	9 049 443	30 035 758
Gastos de reestruturação	(5 893 391)	(4 416 332)
Gastos de depreciação e de amortização	(43 685 128)	(30 253 686)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	(5 120 932)	5 071 846
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	155 777	(110 147)
Resultado operacional	(45 494 231)	327 439
Gastos financeiros	(10 582 271)	(8 593 991)
Rendimentos financeiros	36 855	-
Diferenças de câmbio líquidas	2 448 881	(1 870 960)
Resultados antes de impostos	(53 590 766)	(10 137 512)
Imposto sobre o rendimento do exercício	344 117	930 255
Resultado líquido do exercício	(53 246 649)	(9 207 257)

De referir que, a presente alteração, referente ao exercício de 2021, gerou a reexpressão dos valores comparativos conforme abaixo se detalha:

	2023	Reexpressão	2023 Reexpresso
Vendas e serviços prestados	324 929 277	276 673 001	48 256 276
Subsídios à exploração	54 049 076	-	54 049 076
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(3 887 008)	(1 641 794)	(2 245 214)
Fornecimentos e serviços externos	(242 670 430)	(197 302 702)	(45 367 728)
Gastos com o pessoal	(103 814 474)	(50 375 497)	(53 438 977)
Provisões (aumentos/reduções)	2 761 186	2 912 001	(150 815)
Outros rendimentos e ganhos	5 285 630	4 822 636	462 994
Outros gastos e perdas	(5 758 178)	(5 051 887)	(706 291)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)	30 895 080	30 035 758	859 321
Gastos de reestruturação	(5 991 288)	(4 416 333)	(1 574 955)
Gastos de depreciação e de amortização	(41 423 832)	(30 253 685)	(11 170 147)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	4 670 773	5 071 846	(401 073)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	(341 883)	(110 147)	(231 736)
Resultado operacional	(12 191 150)	327 440	(12 518 590)
Gastos financeiros	(25 801 290)	(8 593 991)	(17 207 299)
Rendimentos financeiros	726 966	-	726 966
Diferenças de Câmbio Líquidas	(2 154 634)	(1 870 960)	(283 674)
Resultados antes de impostos	(39 420 108)	(10 137 512)	(29 282 597)
Imposto sobre o rendimento do exercício	1 792 705	930 255	862 450
Resultado líquido do exercício das atividades em continuação	(37 627 403)	(9 207 256)	(28 420 146)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	-	-	(9 207 256)
Resultado líquido do exercício	(37 627 403)	(9 207 256)	(37 627 403)

Demonstração dos fluxos de caixa

Os fluxos de caixa, respeitantes às unidades descontinuadas, dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, foram considerados como parte integrante desta demonstração e detalham-se conforme segue:

Valores em milhares de Euros	Total 2024	Total 2023
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais	13 610 070	19 081 942
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento	(5 516 442)	(11 476 496)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento	(57 103 976)	(14 171 826)
Fluxos de caixa líquidos da unidade operacional descontinuada	(49 010 348)	(6 566 380)

36. Compromissos

Compromissos com locações

Em conformidade com os requisitos de divulgação previstos na IAS 37 – Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes, informa-se que, à data de reporte, a Empresa não possui compromissos contratuais relevantes relacionados com a frota aérea que devam ser divulgados no anexo às demonstrações financeiras.

Compromissos com trabalhadores

A 31 de dezembro de 2022 as empresas do Grupo SATA assumiram o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar 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, nos próximos dois anos, que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços à entidade. Do compromisso assumido, a 31 de dezembro de 2024 encontram-se por reconhecer 350 milhares de euros de responsabilidade na demonstração da posição financeira consolidada do Grupo.

37. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2024			2023		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Região Autónoma dos Açores	20-10-2021	3 499 990	EUR	3 499 990	3 499 990	EUR	3 499 990
Região Autónoma dos Açores	20-10-2021	3 499 990	EUR	3 499 990	3 499 990	EUR	3 499 990
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	512 611	EUR	512 611	512 611	EUR	512 611
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463 000	USD	445 664	463 000	USD	419 005
U.S. Customs and Border Protection	29-12-2023	310 000	USD	298 393	310 000	USD	280 543
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241 910	USD	232 852	241 910	USD	218 923
The Greater Toronto Airport Auth.	13-05-2024	280 155	CAD	187 420	-	-	-
AEROPORTS DE MONTREAL	08-03-2024	275 000	CAD	183 971	-	-	-
The Greater Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176 866	CAD	118 321	176 866	CAD	120 794
Port of Oakland	15-12-2010	60 000	USD	57 753	60 000	USD	54 299
ANA Aeroportos, S.A.	06-05-2021	53 599	EUR	53 599	53 599	EUR	53 599
SPLITBURGO SOC. IMB. S.A.	23-07-2021	44 969	EUR	44 969	44 969	EUR	44 969
ANA Aeroportos, S.A.	26-06-2008	12 000	EUR	12 000	12 000	EUR	12 000
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10 000	EUR	10 000	10 000	EUR	10 000
Direcção Geral das Alfândegas	28-04-2016	3 000	EUR	3 000	3 000	EUR	3 000
				9 160 532			8 729 721

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 SATA apresenta uma contingência passível de divulgação no montante de 6.750 milhares de euros relacionados com o processo de irregularidades a decorrer no Canadá (Nota 18).

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

A 31 de dezembro de 2024 e 2023, a SATA não apresenta outros ativos e passivos contingentes passíveis de divulgação.

38. Perímetro da consolidação

As Empresas do Grupo incluídas na consolidação à data de 31 de dezembro de 2024 e 2023 são as seguintes:

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2024					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
SATA Holding	Gestora de participações	Ponta Delgada	211 533 662	421 676 982	210 143 320	1 472 985	(798 815)	n/a
SATA Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou <i>handling</i> Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	(25 956 140)	182 768 751	208 724 891	60 555 110	(11 579 562)	100%
SATA Internacional - Azores Airlines	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(448 357 254)	253 634 629	701 991 883	331 096 802	(71 198 190)	100%
SATA Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	1 170 016	17 508 508	16 338 491	4 102 322	(244 078)	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	391 149	570 918	-	31 237	92 411	100%

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2023					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
SATA Holding	Gestora de participações	Ponta Delgada	213 862 754	421 179 506	207 316 752	1 132 785	(1 634 347)	n/a
SATA Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou <i>handling</i> Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	(4 564 087)	109 112 879	113 676 966	56 860 123	(9 971 615)	100%
SATA Internacional - Azores Airlines	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(369 690 891)	246 738 865	616 429 755	280 783 682	(26 083 864)	100%
SATA Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	1 414 094	13 773 421	12 359 327	3 856 993	280 078	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	443 954	973 565	529 611	135 503	(163 654)	100%

39. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2024, o Grupo SATA é detido em 100% pelo Governo Regional dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração do Grupo foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da SATA. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração do Grupo ascenderam a 534.536 euros.

Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal da SATA Holding no exercício de 2024 cifrou-se em 16.800 euros.

Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas referente aos serviços de revisão legal das demonstrações financeiras separadas e consolidadas da SATA Holding no exercício de 2024 ascendeu a 10.400 euros.

Saldos e transações entre partes relacionadas

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

	2024	2023
Cientes (Nota 10)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	661 185	396 828
	661 185	396 828
Outras contas a receber (Nota 13)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	38 396 145	35 713 324
DRPFE	-	100 724
	38 396 145	35 814 048
Outras contas a pagar (Nota 23)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	3 879 802	6 614 067
	3 879 802	6 614 067

Os valores a receber do GRA, dizem respeito a uma parte Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Aéreo Regular no Interior da RAA, que teve início a partir de novembro de 2021, e respetivo Reequilíbrio Financeiro. Adicionalmente encontra-se igualmente por receber os reequilíbrios financeiros afetos ao contrato de concessão da SATA Gestão de Aeródromos (Nota 13).

Os valores a pagar à SRTMI, justificam-se pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Notas 13 e 23).

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Vendas e serviços prestados (Notas 27)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	11 513 251	10 005 162
	<u>11 513 251</u>	<u>10 005 162</u>
Subsídios à exploração (Notas 28)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	60 656 487	54 049 076
	<u>60 656 487</u>	<u>54 049 076</u>
Rendimentos financeiros (Nota 33)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	-	426 493
	<u>-</u>	<u>426 493</u>
Gastos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	-	37 696
	<u>-</u>	<u>37 696</u>

A rubrica prestações de serviços com o GRA inclui o valor registado com a Tarifa Açores.

40. Eventos subsequentes

Conforme descrito na Nota 1.3, em 28 de fevereiro de 2025 o Conselho de Administração da SATA Holding, em requerimento dirigido ao Governo dos Açores, voltou a requerer uma nova orientação específica quanto ao seguimento a dar ao processo de privatização, após o consórcio NT/MS ter apresentado um requerimento no qual prestou informações ao Conselho de Administração da SATA Holding sobre a identidade das pessoas singulares de nacionalidade portuguesa que passarão a integrar o consórcio caso venha a ser apresentada uma proposta formal melhorada. O consórcio NT/MS informou ainda que a soma das participações sociais que virão a ser detidas pelos dois novos elementos totalizará 49% do capital social da sociedade que virá a deter a participação da Azores Airlines.

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

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

Adicionalmente, em 3 de março de 2025, o Conselho de Administração da subsidiária Azores Airlines cancelou, formalmente, a entrega de uma aeronave contratualizada (A321 XLR) considerando os atrasos sucessivos sobre a data de entrega, ultrapassando o período previsto em contrato.

Em junho de 2025, e conforme mencionado na Nota 1.4, foram tidas interações com a Comissão Europeia com o objetivo de clarificar e viabilizar um conjunto de transações inerentes ao cumprimento dos vários

objetivos do Plano de Reestruturação, bem como a obtenção de aprovação para a concessão de aval acionista na contratação de futuras operações de financiamento.

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 a subsidiária SATA Air Açores, prosseguir com a realização da cisão da unidade de *handling* e para cumprir com as exigências da 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.

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 pela subsidiária SATA Air Açores, 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 sejam materiais para divulgação nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

41. Matérias ambientais

De forma a dar cumprimento aos requisitos da Taxonomia Ambiental Europeia, o Grupo 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)



Bernardo António Oliveira
(Administrador não executivo)



João Crispim de Carvalho Lourenço Borges da Ponte
(Administrador não executivo)



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Contas Consolidadas do exercício de 2024

Em conformidade com o disposto na alínea g) do nº 1 do artigo 420º, do nº1 do artº508-D do Código das Sociedades Comerciais (CSC), e da alínea g) do artigo 5º do Regulamento do Conselho Fiscal da Sata Holding, S.A. (adiante designada por Sociedade), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2024 e parecer sobre o relatório e contas consolidadas.

1. RELATÓRIO

Para além das ações fiscalizadoras levadas a cabo pelo Conselho Fiscal, constantes do Relatório e Parecer do Conselho Fiscal às contas individuais do exercício de 2024, apreciamos o relatório e contas, o relatório e parecer do órgão de fiscalização, a certificação legal das contas e o relatório de auditoria relativos ao exercício de 2024 de todas as empresas integradas no perímetro de consolidação, emitidos em conformidade com as disposições legais e estatutárias que lhes são aplicáveis.

2. PARECER

Exmo. Senhor Acionista da
Sata Holding, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório consolidado de gestão e restantes documentos de prestação de contas consolidadas da Sata Holding, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2024, a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados, a demonstração dos fluxos de caixa consolidado do exercício findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do relatório consolidado de gestão emitido pelo Conselho de Administração e da certificação legal das contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas, que conclui que as demonstrações financeiras consolidadas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da Sata Holding, S.A. em 31 de dezembro de 2024, o seu desempenho financeiro e fluxos

de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos das seguintes matérias:

a) Em 31 de dezembro de 2024 encontra-se registado um valor de 7.836 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 7.882 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), originados por prejuízos fiscais da referida subsidiária, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023, bem como um valor de 14.749 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 14.379 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), classificados a 31 de dezembro de 2024 como ativos não correntes detidos para venda, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos.

Tendo em consideração os resultados históricos da SATA Internacional e da SATA Air Açores, o modelo de negócio da SATA Air Açores e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (Plano de Reestruturação Aprovado), consideramos que as rubricas de ativos não correntes detidos para venda e de ativos por impostos diferidos encontram-se sobreavaliadas em 14.749 milhares de euros e 7.836 milhares de euros, respetivamente. Importa ainda salientar 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, pelo que não nos é igualmente possível quantificar o impacto desta situação no resultado do exercício de 2024 e nos resultados transitados.

b) Em 31 de dezembro de 2024 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Internacional, classificados como ativos não correntes detidos para venda, no valor de 121.983 milhares de euros, cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da SATA Internacional.

Conforme divulgado na nota 5.9 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os desvios negativos significativos entre os resultados reais do exercício de 2024 e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o que implica que as projeções incluídas no referido Plano de Reestruturação Aprovado já não representem a melhor estimativa a esta data, bem como a incerteza referente à evolução futura da SATA Internacional, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, pelo que consideramos que os ativos não correntes detidos para venda se encontram sobreavaliados por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

Adicionalmente, encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Air Açores, 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.

Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da Sata Holding, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas:

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 300.023 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 80.128 milhares de euros, não considerando os ativos e passivos associados a ativos detidos para venda referentes à SATA Internacional, bem como os efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a conclusão favorável do processo de privatização da SATA Internacional até ao final do ano de 2025, a capacidade de financiamento da SATA Air Açores 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, bem como a expectativa de renovação das concessões de serviços públicos da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (SATA Gestão de Aeródromos), 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 concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (ii) da capacidade de financiamento da SATA Air Açores no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP, (iii) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (iv) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (v) da renovação das concessões de serviços públicos da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos, (vi) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado, e (vii) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira.

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

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

Chamamos igualmente 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 pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2025, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura do Grupo.

No âmbito das nossas funções verificámos e declaramos que tanto quanto é do nosso conhecimento que, exceto quanto aos efeitos das matérias anteriormente referidas em a) e b):

- O relatório consolidado de gestão é suficientemente esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira consolidada da Sata Holding, S.A e do conjunto de empresas incluídas no perímetro de consolidação, evidenciando com clareza os aspetos mais significativos da sua atividade e satisfaz, de um modo geral, os requisitos exigidos pelo artigo 508º-C do Código das Sociedades Comerciais;
- As demonstrações financeiras consolidadas e o correspondente anexo, bem como as políticas contabilísticas e os critérios valorimétricos, conduzem a uma correta apresentação do património e dos resultados da Sociedade e das empresas incluídas no perímetro de consolidação, em conformidade com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia,

Nestes termos, tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da certificação legal de contas sobre as demonstrações financeiras consolidadas, o Conselho Fiscal é de parecer que a Assembleia Geral aprove o Relatório e Contas Consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

Por último, o Conselho Fiscal entende manifestar o seu agradecimento ao Conselho de Administração da Sata Holding, S.A., pela colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 24 de julho de 2025

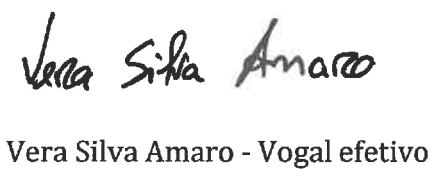
O Conselho Fiscal



Rúben Mota Cordeiro – Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo



Certificação Legal das Contas

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas consolidadas da Sata Holding, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2024 (que evidencia um total de 356.452.678 euros e um total de capital próprio negativo de 300.023.138 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 83.728.233 euros), a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras consolidadas, 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 consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da Sata Holding, S.A. em 31 de dezembro de 2024 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Em 31 de dezembro de 2024 encontra-se registado um valor de 7.836 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 7.882 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), originados por prejuízos fiscais da referida subsidiária, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023, bem como um valor de 14.749 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 14.379 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), classificados a 31 de dezembro de 2024 como ativos não correntes detidos para venda, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos.

Tendo em consideração os resultados históricos da SATA Internacional e da SATA Air Açores, o modelo de negócio da SATA Air Açores e os desvios negativos significativos entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (Plano de Reestruturação Aprovado), consideramos que as rubricas de ativos não correntes detidos para venda e de ativos por impostos diferidos encontram-se sobreavaliadas em 14.749 milhares de euros e 7.836 milhares de euros, respetivamente. Importa ainda salientar 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, pelo que não nos é igualmente possível quantificar o impacto desta situação no resultado do exercício de 2024 e nos resultados transitados.

b) Em 31 de dezembro de 2024 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao

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: Njc3YzYwMzM1NGkY2Y3OTczMDEyYzU1fDg4MDk3MDQzODc2NDIyNDk3MzI8Q0xD

transporte aéreo da subsidiária SATA Internacional, classificados como ativos não correntes detidos para venda, no valor de 121.983 milhares de euros, cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da SATA Internacional. Conforme divulgado na nota 5.9 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os desvios negativos significativos entre os resultados reais do exercício de 2024 e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o que implica que as projeções incluídas no referido Plano de Reestruturação Aprovado já não representem a melhor estimativa a esta data, bem como a incerteza referente à evolução futura da SATA Internacional, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, pelo que consideramos que os ativos não correntes detidos para venda se encontram sobreavaliados por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.

Adicionalmente, encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Air Açores, 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 consolidadas" abaixo. Somos independentes das entidades que compõem o Grupo 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 do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 300.023 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 80.128 milhares de euros, não considerando os ativos e passivos associados a ativos detidos para venda referentes à SATA Internacional, bem como os efeitos das matérias referidas na secção "Bases para a opinião com reservas".

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a conclusão favorável do processo de privatização da SATA Internacional até ao final do ano de 2025, a capacidade de financiamento da SATA Air Açores 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, bem como a expectativa de renovação das concessões de serviços públicos da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (SATA Gestão de Aeródromos), 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 concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (ii) da capacidade de financiamento da SATA Air Açores no que se refere aos reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP, (iii) da obtenção de condições favoráveis de suporte financeiro adicional no âmbito de negociações em curso com a Comissão Europeia, (iv) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (v) da renovação das concessões de serviços públicos da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos, (vi) do cumprimento das principais medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado, e (vii) da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira.

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

Importa salientar que as demonstrações financeiras consolidadas 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 pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2025, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura do Grupo.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira consolidada, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa consolidados do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- b) elaboração do relatório consolidado 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 consolidadas isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;

- d) adoção de políticas e critérios contábilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade do Grupo 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 do Grupo.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas 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 consolidadas, 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 do Grupo;
- c) avaliamos a adequação das políticas contábilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contábilísticas 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 do Grupo 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 consolidadas 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 o Grupo descontinue as suas atividades;

- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) planeámos e executamos a nossa auditoria para obtermos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou unidades dentro do Grupo como base para formar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e revisão do trabalho efetuado para efeitos da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria; e
- g) 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 consolidado de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório consolidado de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, alínea e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas, somos de parecer que o relatório consolidado 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 consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

24 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: FD2A8E7A-D4D9-43C0-8EEB-8B2D7F5084E0

Status: Completed

Subject: Please sign this document sent from Document Bot

Source Envelope:

Document Pages: 5

Signatures: 1

Envelope Originator:

Certificate Pages: 1

Initials: 0

Ana Rita Neto

AutoNav: Enabled

Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de

Envelopeld Stamping: Disabled

Melo

Time Zone: (UTC) Dublin, Edinburgh, Lisbon, London

Lisbon, PT 1050-121

ana.rita.neto@pwc.com

IP Address: 20.50.26.40

Record Tracking

Status: Original

Holder: Ana Rita Neto

Location: DocuSign

7/24/2025 5:06:58 PM

ana.rita.neto@pwc.com

Signer Events

Hugo Miguel Dias

hugo.miguel.dias@pwc.com

Security Level: Email, Account Authentication
(None)

Signature

Signed by:

E32287B30C87408...

Signature Adoption: Uploaded Signature Image

Using IP Address: 34.99.249.193

Timestamp

Sent: 7/24/2025 5:06:59 PM

Viewed: 7/24/2025 5:20:58 PM

Signed: 7/24/2025 5:22:30 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

7/24/2025 5:06:59 PM

Certified Delivered

Security Checked

7/24/2025 5:20:58 PM

Signing Complete

Security Checked

7/24/2025 5:22:30 PM

Completed

Security Checked

7/24/2025 5:22:30 PM

Payment Events

Status

Timestamps