



2024

RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO

SATA HOLDING



Bem-vindo a bordo

A SATA Holding é a entidade que consolida as operações do Grupo SATA, 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 METODOLOGIAS
- 92 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:

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

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

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

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

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

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

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



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

Continuidade das operações

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

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



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

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

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

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

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



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



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



Visão

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

Missão

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

Valores

Genuinidade,
na paixão que temos pelo que fazemos.

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

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

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





Grupo SATA

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

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



31
destinos

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

21
parceiros

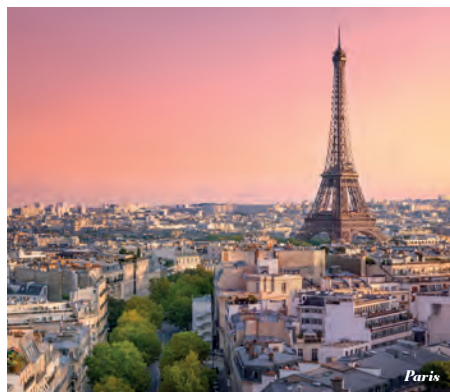
AIR BALTIC | AIR EUROPA | AIR TRANSAT | AIR FRANCE | ALASKA AIRLINES | BINTER CANARIAS | BRITISH AIRWAYS | DEUTSCHE BAHN | EASYJET | JETBLUE AIRWAYS | LOT | KLM | PLAY | PORTER AIRLINES | SAS SCANDINAVIAN AIRLINES | TAP | TAROM | TRANSavia | UNITED AIRLINES | VUELING | WESTJET

Mapa de Rotas

Destinos para onde voámos em 2024

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

azores



Paris



Milão



Bilbau



Frankfurt



Toronto



Faro



Azores



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%, se comparado com modelos de anterior geração.



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

Rumo a um futuro mais sustentável

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

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



Meta 16-b

Promover e fazer cumprir leis e políticas não discriminatórias.

Meta 16.5

Reduzir substancialmente a corrupção e o suborno.

Meta 16.6

Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes.

Indicador:

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





Modelo de Governo

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

Alinhamento com os ODS



Modelo de Governo

Os nossos compromissos

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

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



O modelo de *Governance* assenta assim:

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

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

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

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



Profissionalismo, integridade, transparência e independência

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

Ética

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

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

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

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

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

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



Compliance Conformidade e Rigor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Esta Linha de Ética assegura:

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

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

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

Proteção dos dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

Direitos dos Titulares

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



Modelo de Governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

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

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 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

Trabalhadores SATA Holding

5

ano 2023: 5

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 atua. Este empenho ficou patente através da realização de várias ações de apoio a iniciativas solidárias, culturais e desportivas, reforçando o nosso papel ativo na sociedade.



As nossas pessoas

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

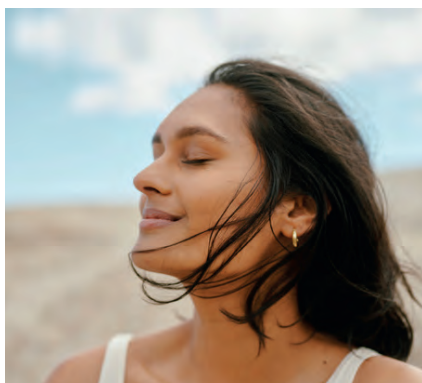
Trabalhadores inscritos na app

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



Giveaway



Batismo de fogo



Ação de solidariedade



Rota Ponta Delgada - Faro

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%

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.

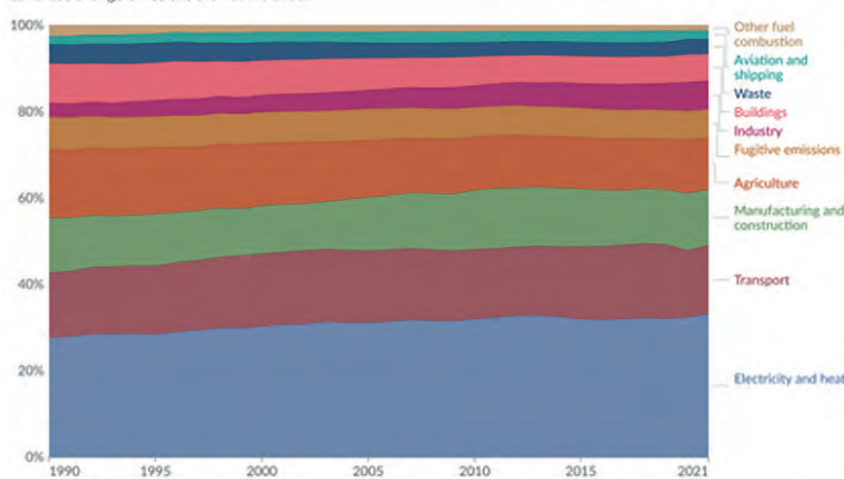
77ª Assembleia Geral Anual da IATA em 2021
e 41ª Assembleia Geral da ICAO em 2022

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, poderemos alcançar a medalha de Ouro.



Os nossos compromissos

2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assessment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

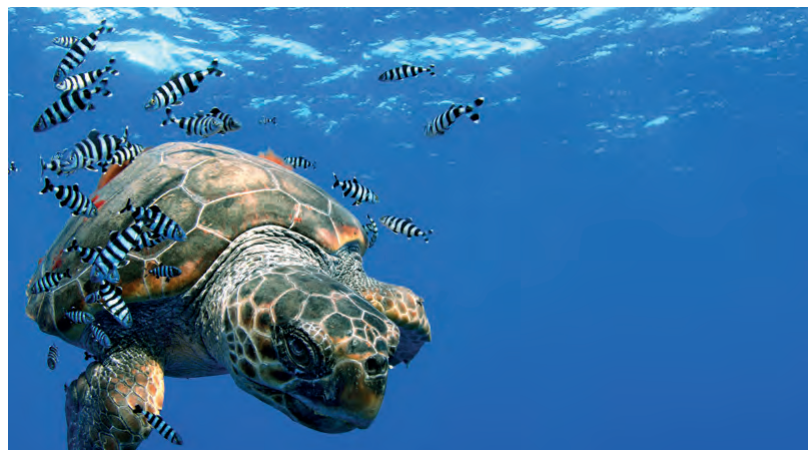
Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓



Carbon Disclosure Project

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

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



Certificação IEnvA

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

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

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



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

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

Revisão de Documentos IEnvA

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

2025

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

2030

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

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.

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



Emissões GEE

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

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

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

Âmbito e categoria	Emissões de GEE 2022	Emissões de GEE 2023	Emissões de GEE 2024
A1 Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	-	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 exetável 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.

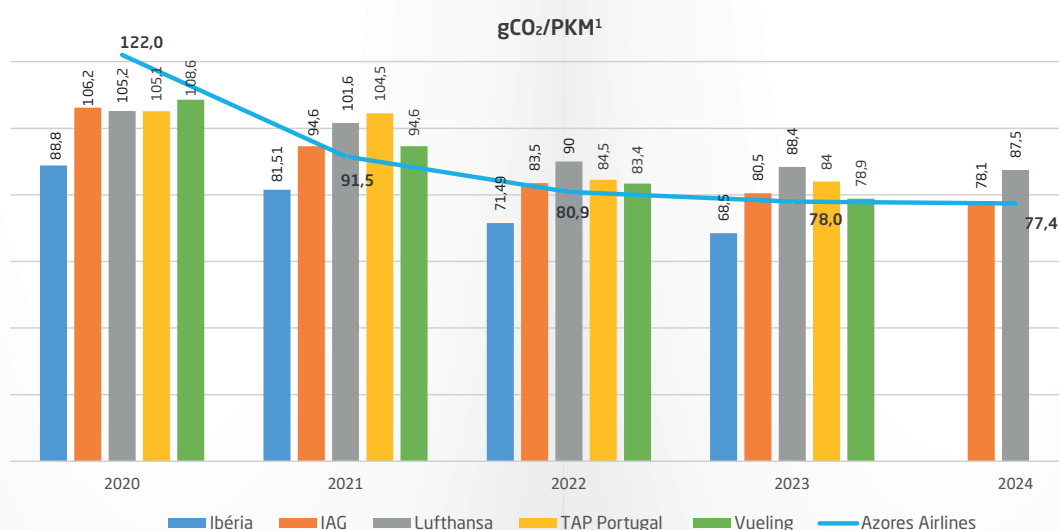
Eficiência energética

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

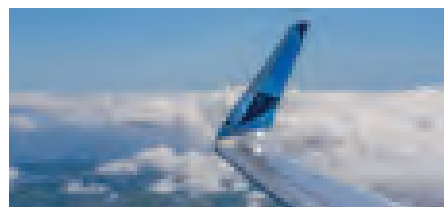
é um mecanismo europeu que regula as emissões de Gases com Efeitos de Estufa (GEE), através do limite de emissões de um conjunto de instalações e atividades. EU ETS abrange os voos Intra Europa. Este programa contribui para o objetivo a redução de 55% dos GEE no horizonte 2030 (ano base 1990) e a neutralidade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

Clean Water and Cooking, Guatemala

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

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

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

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

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

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



Operações terrestres

Gradualmente, estão a ser substituídas viaturas e equipamentos GSE (*Ground Suport 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.



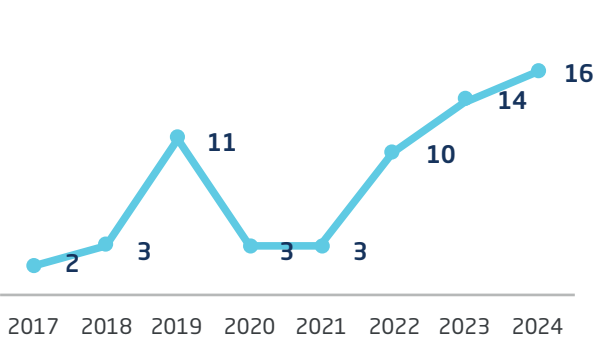
A percentagem atual de GSE/viaturas elétricas no Grupo SATA é de

37%

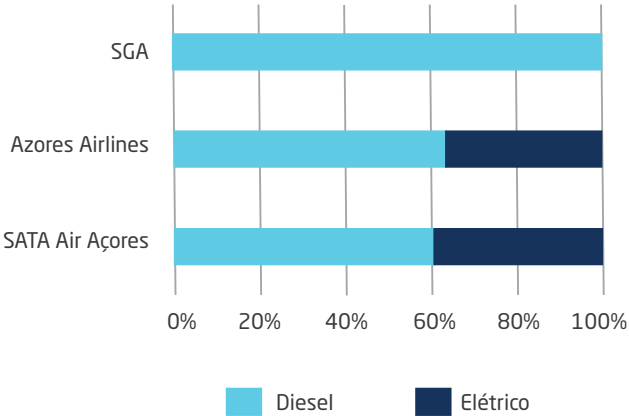
ano 2023: 34%
ano 2022: 31%

Nos últimos 5 anos tem se verificando 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 da necessidade em rever a legislação do ICW - *Internacional Cabin Waste (Category 1)* com vista à possibilidade da melhoria da gestão dos resíduos de *catering* produzidos nos voos internacionais.

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

Resíduos 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 contributivos do aumento do encaminhamento de resíduos:

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



Renovação da Frota

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



Mobilidade elétrica na frota terrestre

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

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 portugueses.

Revisão do *Airline Policy Manual*

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



Transformação Digital

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

Modernização das instalações e dos espaços de trabalho

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

RNP AR

(*Required navigation performance approach*)

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

Projetos e iniciativas



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 este 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

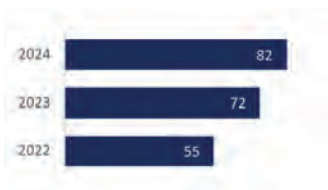
No âmbito da Certificação IEnvA, é relevante que os trabalhadores das áreas abrangidas estejam envolvidos no desenvolvimento do programa. Neste seguimento, foi otimizada a oferta de formação, tendo em conta a responsabilidade no sistema. Estão disponíveis as formações "IEnvA General Awareness", "IWT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

-307

ano 2023: -1.933

Resultado líquido (milhares de €)

-799

ano 2023: -1.688

Número de voos (voos)

30.799

ano 2023: 28.437
ano 2022: 25.629

Dívida líquida (milhões de €)

208

ano 2023: 205
ano 2022: 370



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.

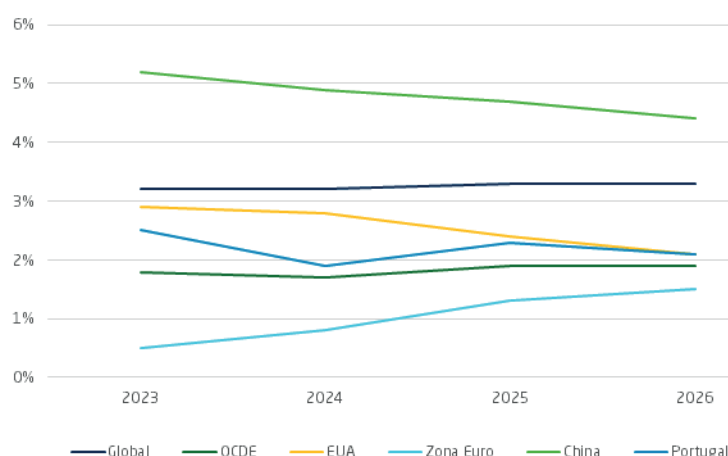
Na zona euro, o contexto continua mais desafiante...

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.

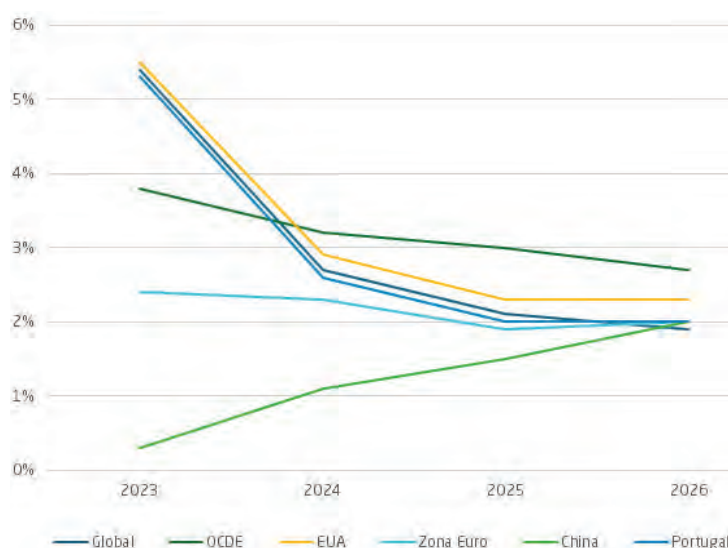
A moderação da inflação nos serviços, o abrandamento dos preços da energia e a recuperação gradual da confiança do consumidor são fatores positivos para a região. Ainda assim, o desemprego deverá manter-se relativamente estável, próximo de 6,5%, refletindo uma força de trabalho mais ativa e uma procura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

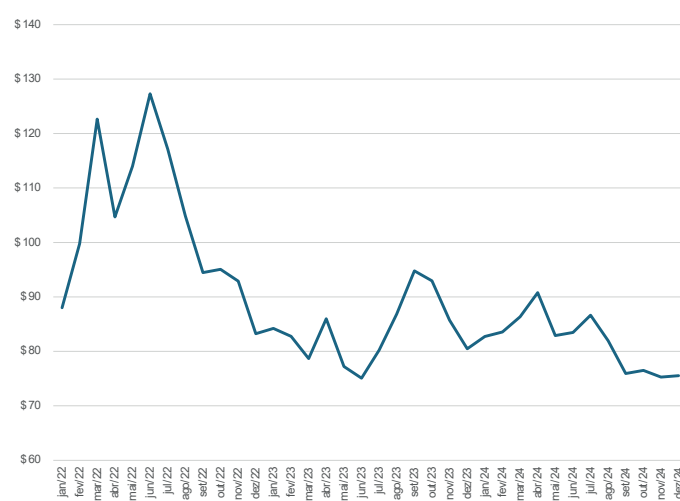
A partir de 2023, iniciou-se uma tendência de descida moderada, com os preços a oscilarem entre 75 e 95 dólares em 2024, refletindo o aumento da oferta global e a desaceleração económica. Em 2025, os valores caíram para cerca de 65 dólares, com previsões para 2026 apontando uma média entre 58 e 61 dólares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

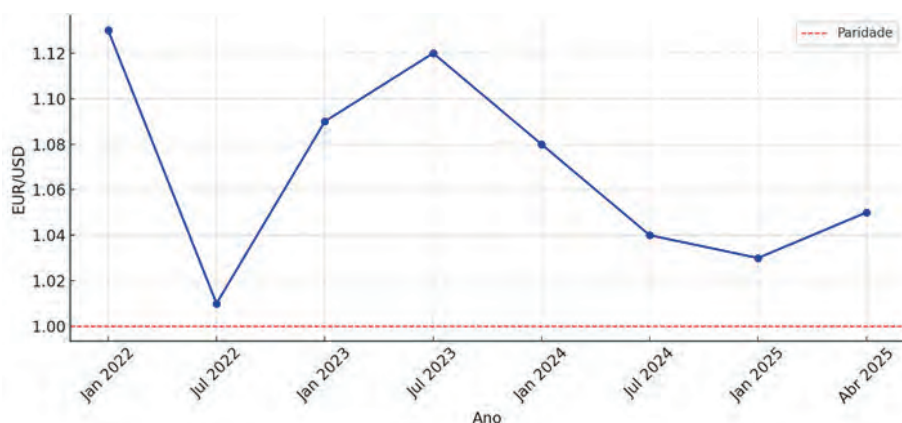
Preço do Petróleo (USD)²



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

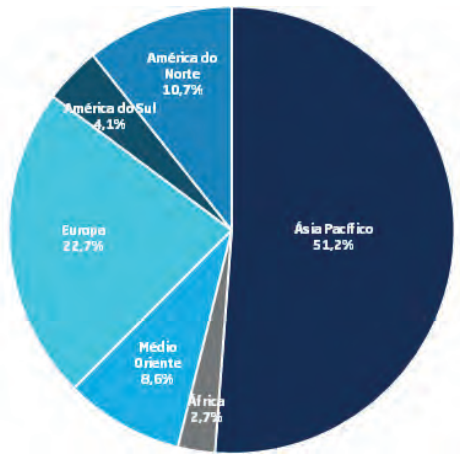
enquadramento e perspetivas

“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.”

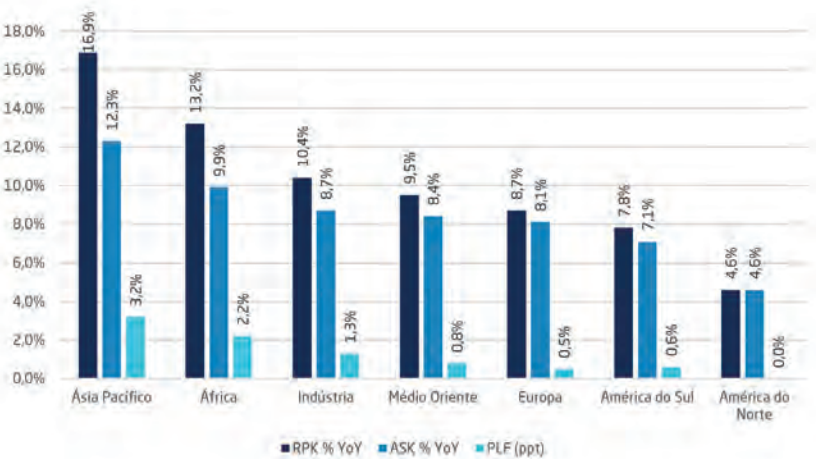
O ano de 2024 registou um crescimento recorde no tráfego de passageiros, com uma evolução de 10,4%¹ nos *Revenue Passenger Kilometer* (RPK) face ao ano anterior e ultrapassando em 3,8% os níveis de 2019.

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.

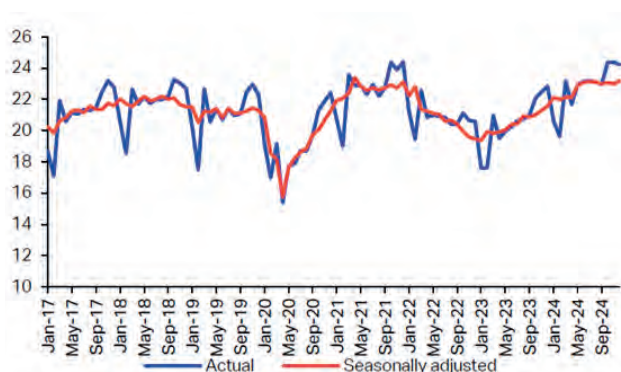
Associado ao aumento de custos com *lease*, o envelhecimento da frota gerou aumento dos gastos com manutenção e de

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.

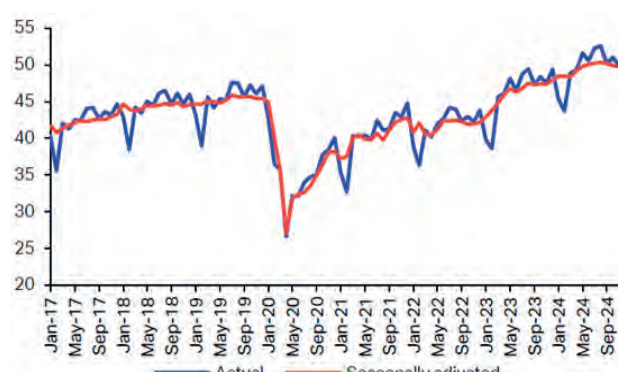
O setor é altamente regulado, tanto em termos operacionais como ambientais. Acordos internacionais, como o CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), estabelecem metas de neutralidade carbónica. Estas exigências impõem novas obrigações às companhias, mas também abrem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

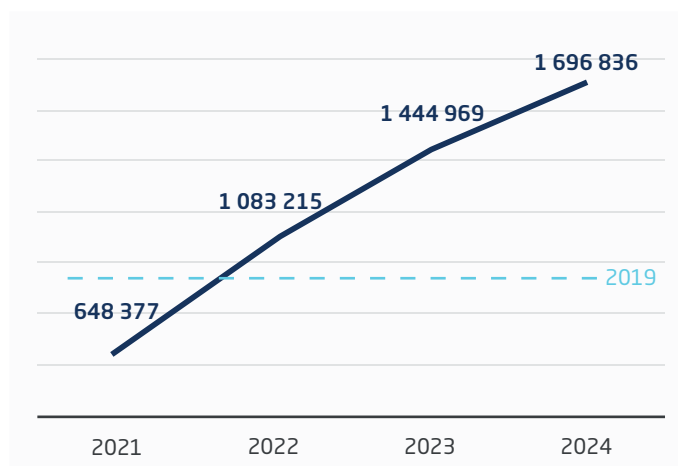
aumento de voos
relativamente a 2023

18%

aumento de lugares
oferecidos
relativamente a 2023

82%

load factor



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Δvs 2023: + 17%

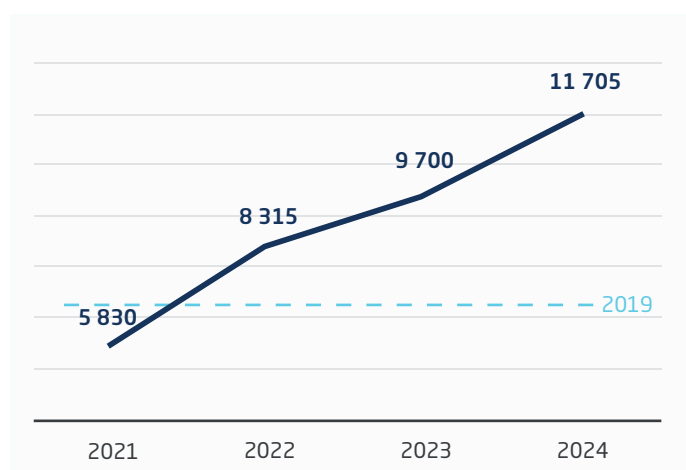
Δvs 2019: +79%

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 sector como também a capacidade de resposta da Azores Airlines aos aumentos da procura.

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

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

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



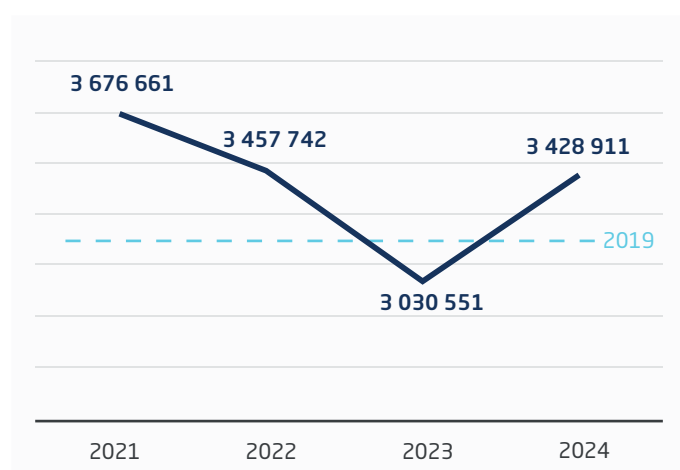
NÚMERO DE VOOS

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

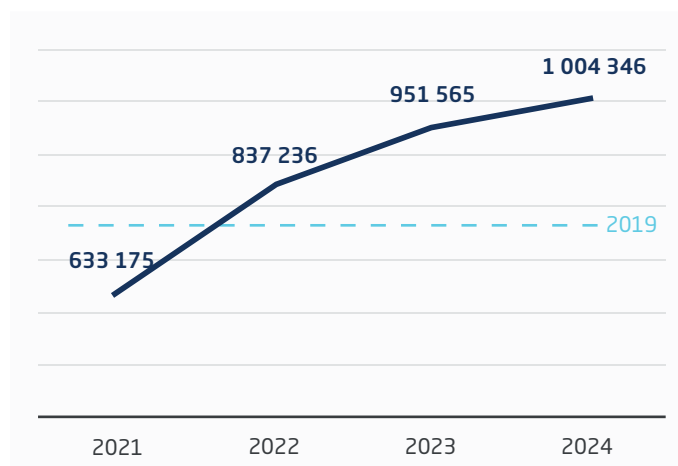
2%

aumento de voos
relativamente a 2023

1%

aumento de lugares
oferecidos
relativamente a 2023

77%
load factor



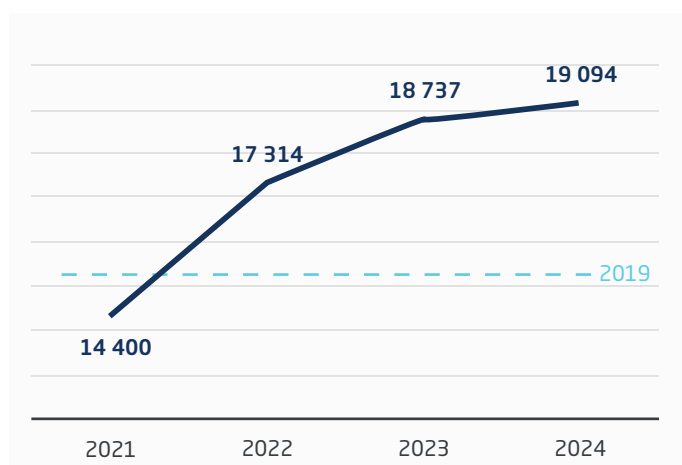
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

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 sector como também a capacidade de resposta da SATA Air Açores aos constantes aumentos da procura pelo transporte aéreo no interior da R.A.A..

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



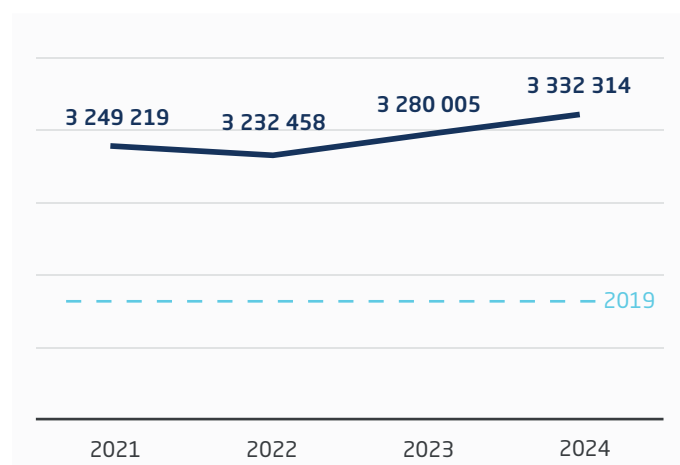
NÚMERO DE VOOS

Δvs 2023: +2%

Δvs 2019: +25%

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

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



CARGA E CORREIO (Kg)

Δvs 2023: +2%

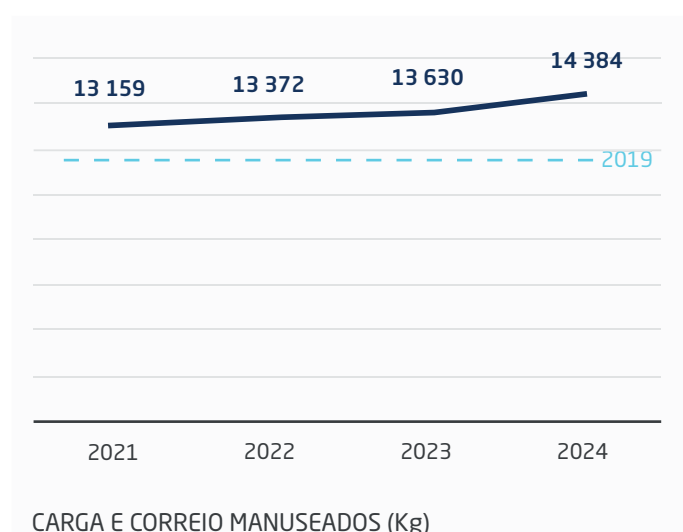
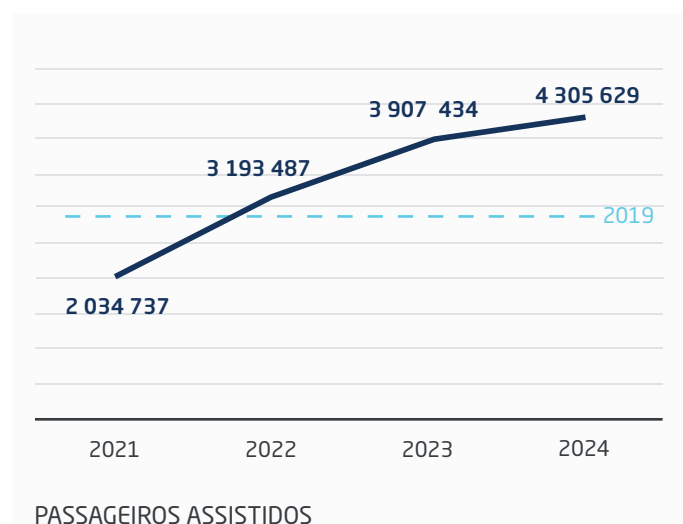
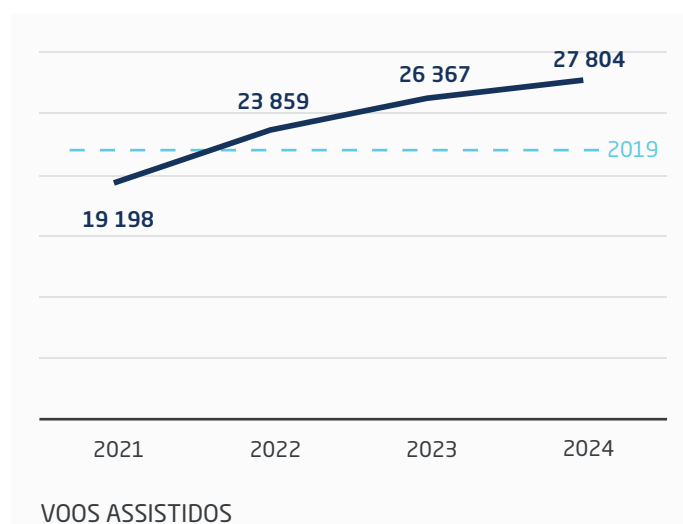
Δvs 2019: +18%

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

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

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

Assistência a aeronaves



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

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

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

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



5%

aumento de número de voos assistidos relativamente a 2023



10%

aumento de número de pax assistidos relativamente a 2023



6%

aumento de carga e correio manuseados relativamente a 2023



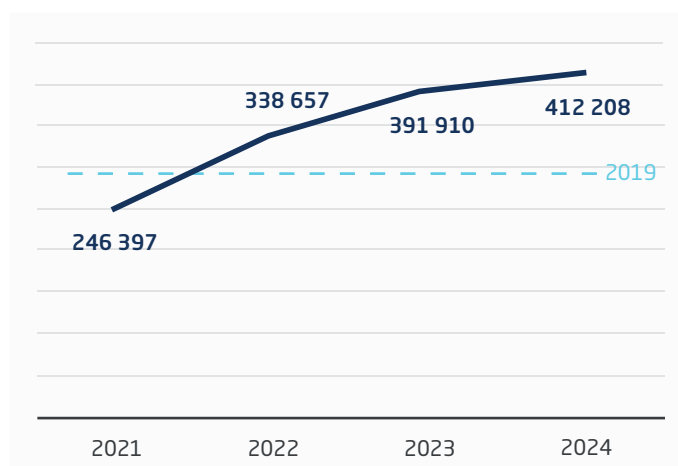
Os esforços no âmbito da promoção de uma atividade mais sustentável não fortalecem apenas a posição da SATA Air Açores no mercado, mas também garantem um impacto positivo tanto para o meio ambiente como para as comunidades locais.



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

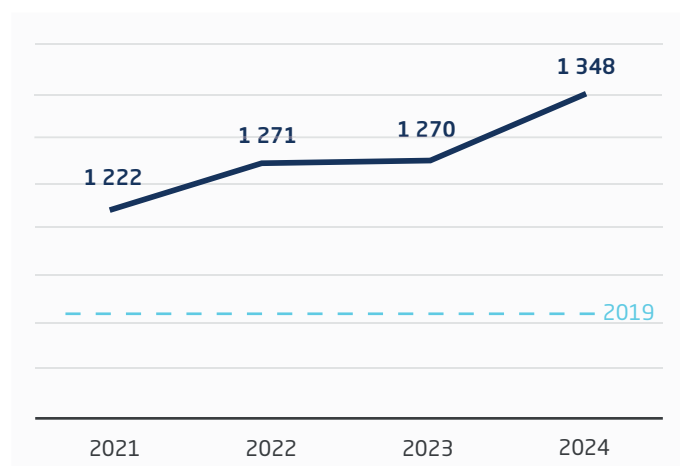
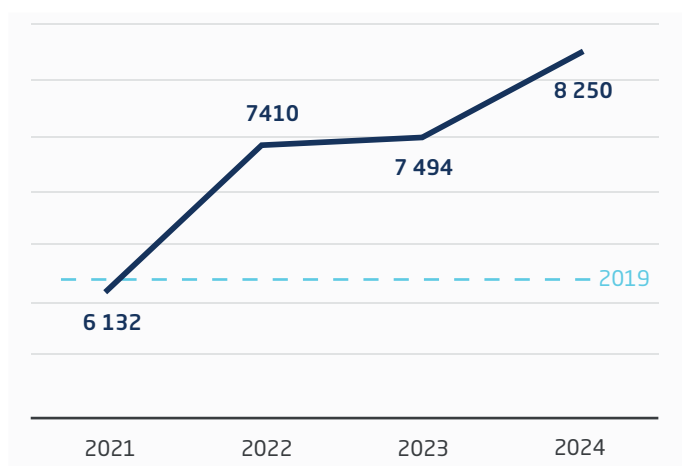
Δvs 2023: +5%

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

Ganhos operacionais

1.473 Mil Euros

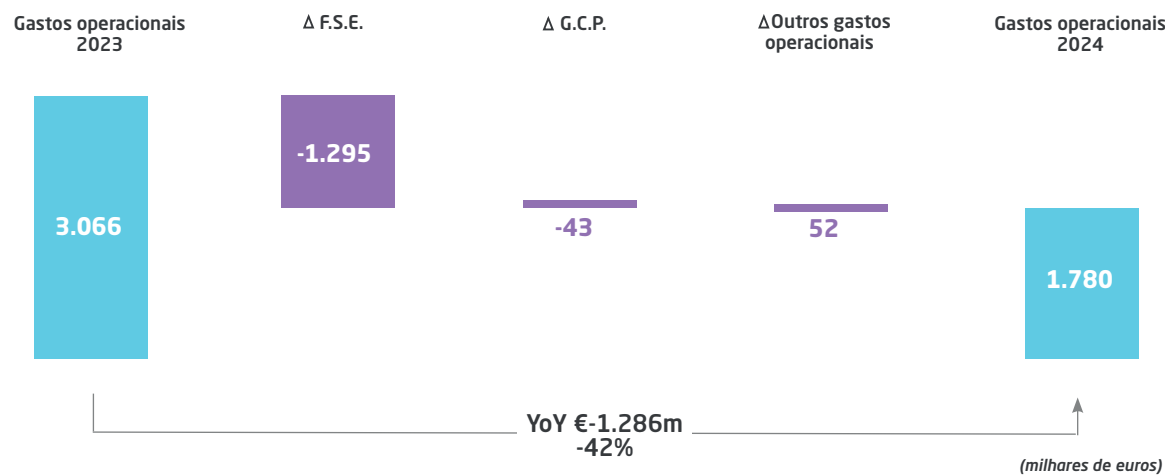
YoY: + EUR 340 mil

%YoY: + 30%

Os ganhos operacionais de 1.473 mil euros dizem respeito ao *management fee* correspondente à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenha participações.

Gastos operacionais¹

O volume de gastos operacionais na SATA Holding apresenta em 2024 face ao exercício anterior uma quebra de 1,3 milhões de euros.



A rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE) apresenta, em relação ao ano de 2023, uma descida de 62%, aproximadamente 1,3 mil euros, maioritariamente pela redução de encargos com honorários e trabalhos especializados incorridos no ano de 2023 no âmbito do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines.

Os Gastos com Pessoal dizem respeito na sua grande maioria à remuneração dos órgãos sociais, tendo em 2024 apresentado uma

descida de 43 mil euros face aos valores registado no exercício anterior.

A rubrica de Outros Gastos é composta na sua maioria por impostos, nomeadamente Imposto de Selo, com o exercício de 2024 a apresentar um aumento de 52 mil euros face ao valor registado em 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

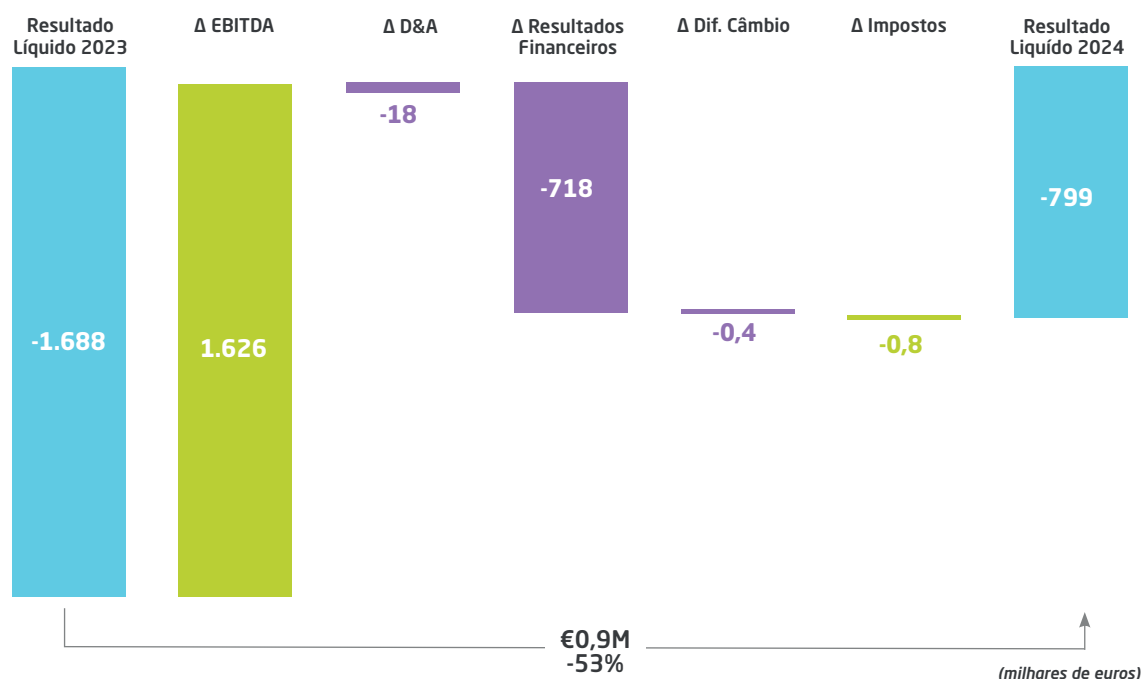
EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2024	2023	%YOY	YOY
EBITDA	-307	-1.933	-84%	1.626
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-20	-2	892%	-18
Gastos de Reestruturação	0	0	-	0
Imparidades	0	0	-	0
EBIT/Resultado Operacional	-327	-1.935	-83%	1.609

O exercício de 2024 fica marcado pela evolução positiva nos ganhos e gastos operacionais da SATA Holding, com reflexo direto ao nível de EBITDA.

Os efeitos da recuperação de 1.626 mil euros do EBITDA em 2024 refletiram-se no resultado operacional da SATA Holding, que em 2024 apresenta uma melhoria face ao período homólogo de 1.609 mil euros.

Resultado Líquido

Em 2024, a SATA Holding apresenta um resultado líquido negativo de 799 mil euros, evidenciando uma melhoria de 890 mil euros em relação aos 1.688 mil euros negativos registados em 2023.



Esta evolução face ao ano anterior, resulta da melhoria significativa verificada ao nível de EBITDA (EUR +1,7M), sendo afetada pela evolução registada ao nível dos resultados financeiros, que em 2024 apresentam uma deterioração de 718 mil euros comparativamente ao ano anterior.

Dívida Líquida

Durante o exercício de 2024, apesar de se verificar uma ligeira redução do valor da rubrica de financiamentos bancários, o valor de dívida líquida registou um crescimento em termos homólogos de 1%, correspondente a cerca de 2.422 mil euros, fruto do impacto negativo do aumento da dívida intra-grupo.



Capital Próprio

A SATA Holding encerra o exercício de 2024 com Capital Próprio de 212 milhões de euros | %YoY: -1%.



Sobre o relatório

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

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

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

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

Verificação externa

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

Contactos

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



Glossário

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

AZEA Aliança Zero Emissões para a Aviação.

BCE Banco Central Europeu.

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

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

CELE Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

CO₂ Dióxido de Carbono.

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

EBIT Earnings Before Interest and Taxes.

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

EPD Encarregado de Proteção de Dados.

ERA European Regional Airlines Association.

ESG Environmental, Social, and Corporate Governance.

ETS Emissions Trading System.

FUEL Combustível.

GEE Gases com Efeito de Estufa.

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

GSE Ground Support Equipment.

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

HICO Índice harmonizado de preços no consumidor.

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

ICOP IATA Carbon Off set Program.

IEEnvA Environmental Assessment Program.

INE Instituto Nacional de Estatística.

IFRS International Financial Reporting Standards.

Jet fuel Combustível para aviões.

Load Factor Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

ODS Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

ONG organização privada sem fins lucrativos.

OPEP Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

OSP obrigações de serviço público.

PIB Produto Interno Bruto.

p.p. Pontos percentuais.

R.A.A. Região Autónoma dos Açores.

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

RSU Resíduos sólidos urbanos.

SAF Sustainable Aviation Fuel.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SPER Setor Público Empresarial Regional.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

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

SUP Plástico de utilização única.

t CO_{2e} Toneladas de CO₂ equivalente.

UE União Europeia.



Aplicação de Resultados

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

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 798.814,60€ euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

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
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 subscrisse 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.



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 separadas
31 de dezembro de 2024

Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração da posição financeira.....	3
Demonstração dos resultados.....	4
Demonstração do rendimento integral	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios	6
Demonstração dos fluxos de caixa	7
Anexo às demonstrações financeiras.....	8
1. Introdução.....	8
1.1 AUXÍLIOS DE ESTADO.....	8
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO	10
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	12
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES	17
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	18
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO	18
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	18
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	20
3. Políticas contabilísticas materiais.....	20
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	21
3.2 PARTES DE CAPITAL EM SUBSIDIÁRIAS	21
3.3 ATIVOS FINANCEIROS.....	21
3.4 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	24
3.5 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	24
3.6 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	24
3.7 CAPITAL SOCIAL	24
3.8 PASSIVOS FINANCEIROS	25
3.9 OUTRAS CONTAS A PAGAR	26
3.10 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	26
3.11 PROVISÕES	26
3.12 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	27
3.13 RÉDITO	27
3.14 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA.....	27
3.15 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	28
4. Políticas de gestão do risco financeiro.....	28
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	31
6. Ativos fixos tangíveis	32
7. Investimentos financeiros	33

8. Outras contas a receber	34
9. Outros ativos correntes	34
10. Caixa e equivalentes de caixa	34
11. Capital e Reservas	35
12. Empréstimos obtidos	35
13. Passivos com obrigações contratuais	37
14. Fornecedores	37
15. Outras contas a pagar	38
16. Imposto sobre o rendimento a pagar	38
17. Outros passivos correntes	38
18. Ativos e passivos financeiros por categoria	39
19. Serviços prestados	40
20. Fornecimentos e serviços externos	40
21. Gastos com o pessoal	40
22. Outros gastos e perdas	41
23. Gastos e rendimentos financeiros	41
24. Imposto do exercício	42
25. Ativo não correntes detidos para venda	43
26. Contingências	44
27. Partes relacionadas	44
28. Eventos subsequentes	45

Demonstração da posição financeira

	Nota	2024	2023
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	3 934	67 535
Investimentos financeiros	7	12 245 391	38 245 392
Outras contas a receber	8	182 015 450	182 015 450
		194 264 775	220 328 377
Corrente			
Outras contas a receber	8	201 372 790	200 822 758
Outros ativos correntes	9	12 640	4 682
Caixa e equivalentes de caixa	10	26 775	23 687
Ativos não correntes detidos para venda	25	26 000 001	-
		227 412 207	200 851 128
Total do Ativo		421 676 982	421 179 506
Capital Próprio			
Capital social	11	215 497 101	215 497 101
Reservas legais	11	-	-
Outras reservas	17	(1 476 277)	-
Resultados acumulados		(1 688 347)	-
Resultado líquido do exercício		(798 815)	(1 688 347)
Total Capital Próprio		211 533 662	213 808 754
Passivo			
Não corrente			
Empréstimos obtidos	12	190 071 170	195 195 282
Passivos com obrigações contratuais	13	-	44 262
		190 071 170	195 239 544
Corrente			
Empréstimos obtidos	12	6 009 587	1 524 557
Passivos com obrigações contratuais	13	-	23 489
Fornecedores	14	364 097	294 379
Outras contas a pagar	15	13 636 093	9 330 720
Imposto sobre o rendimento a pagar	16	859	76
Outros passivos correntes	17	61 514	957 987
		20 072 150	12 131 208
Total Passivo		210 143 320	207 370 752
Total do Capital Próprio e Passivo		421 676 982	421 179 506

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

Demonstração dos resultados

	Nota	2024	2023
Serviços prestados	19	1 472 985	1 132 785
Fornecimentos e serviços externos	20	(786 949)	(2 081 615)
Gastos com o pessoal	21	(829 416)	(872 796)
Outros gastos e perdas	22	<u>(163 751)</u>	<u>(111 807)</u>
Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		(307 131)	(1 933 433)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	<u>(19 691)</u>	<u>(1 986)</u>
Resultado operacional		(326 822)	(1 935 419)
Gastos financeiros	23	(8 895 754)	(8 932 313)
Rendimentos financeiros	23	8 424 687	9 179 096
Diferenças de câmbio líquidas	23	<u>(2)</u>	<u>365</u>
Resultados antes de impostos		<u>(797 891)</u>	<u>(1 688 271)</u>
Imposto sobre o rendimento do exercício	24	<u>(923)</u>	<u>(76)</u>
Resultado líquido do exercício		<u>(798 815)</u>	<u>(1 688 347)</u>

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Resultado líquido do exercício		<u>(798 815)</u>	<u>(1 688 347)</u>
Itens que podem reclassificar por resultados			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura	17	(1 476 277)	-
Impacto fiscal		-	-
		<u>(1 476 277)</u>	<u>-</u>
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos		-	-
Impacto fiscal		-	-
Total do rendimento integral do exercício		<u>(2 275 092)</u>	<u>(1 688 347)</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Outras reservas	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2023		-	-	-	-	-
Constituição capital social	11	50 000	-	-	-	50 000
Aumento de capital	11	215 497 101	-	-	-	215 497 101
Redução de capital	11	(50 000)	-	-	-	(50 000)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(1 688 347)	(1 688 347)
A 31 de dezembro de 2023		215 497 101	-	-	(1 688 347)	213 808 754
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	17	-	(1 476 277)	-	-	(1 476 277)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(798 815)	(798 815)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	(1 688 347)	1 688 347	-
A 31 de dezembro de 2024		215 497 101	(1 476 277)	(1 688 347)	(798 815)	211 533 662

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2024	2023
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		-	500 000
Pagamentos a fornecedores		(627 494)	(642 359)
Pagamentos ao pessoal		(634 486)	(520 148)
Caixa gerada pelas operações		(1 261 980)	(662 507)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(140)	-
Outros recebimentos/ pagamentos		140 166	129 451
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(1 121 954)	(533 056)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(5 751)	-
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	7	-	(26 000 000)
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	26	7 879 062	-
Constituição capital social	11	-	50 000
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		7 873 311	(25 950 000)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo		2 699 062	33 708 804
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos		(1 500 000)	-
Passivos com obrigações contratuais		(9 810)	(2 000)
Juros e gastos similares		(7 937 521)	(7 199 829)
Juros de passivos com obrigações contratuais		-	(231)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		(6 748 269)	26 506 743
Variação de caixa e seus equivalentes		3 088	23 687
Efeitos das diferenças de câmbio		-	-
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	10	23 687	-
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	10	26 775	23 687

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Holding, S.A. (“Empresa”, “SATA” ou “SATA Holding”) é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, tendo sido constituída a 13 de janeiro de 2023. Tem como objeto social a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização.

A SATA Holding é detida a 100% pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”). A 31 de dezembro de 2024 e 31 de dezembro de 2023, a Empresa detém 100% da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A (“Azores Airlines”), 100% da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e 100% da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Gestão de Aeródromos”), formando o Grupo SATA (“Grupo”).

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 (Ver Nota 1.2 e 1.3).

O anterior Grupo SATA, igualmente detido a 100% pela RAA, era constituído pela SATA Air Açores e suas subsidiárias, Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e Azores Airlines Vacations, localizada nos Estados Unidos, detidas a 100%.

Contexto da atividade do Grupo SATA

1.1 Auxílios de Estado

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

- A 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores ¹;

- 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 coronavírus²;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

milhões de euros, conforme descrito no ponto “Capitalização da SATA Air Açores” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA, tendo os restantes 215,5 milhões de euros sido cedidos pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”) à SATA Holding conforme descrito no ponto “(i) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA.

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

1.2 Plano de Reestruturação

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

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

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

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

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

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

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

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

O Plano de Sustentabilidade Financeira, atualizado pela última vez em abril de 2025, contém 41 medidas em torno de três eixos fundamentais i) aumento de receitas, ii) redução de custos operacionais e iii) reorganização dos serviços de suporte, com um impacto estimado futuro de 65,1 milhões de euros em resultado operacional.

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

Das referidas medidas destacam-se:

Aumento de Receitas

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

Redução de Custos Operacionais

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

Reestruturação dos Serviços de Suporte

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

1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

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

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

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

- Constituição de uma nova sociedade comercial (SATA Holding), cujo capital social será integralmente subscrito e realizado pela Região Autónoma dos Açores, designadamente

mediante a subscrição de ações num aumento de capital por entradas em dinheiro e por entradas em espécie, cujo objeto social será a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitalização da SATA Air Açores

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

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

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

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

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

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

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

Capitalização da Azores Airlines

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

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

Privatização Azores Airlines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 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 da Empresa.

1.4 Continuidade das operações

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela SATA de acordo com as *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB - *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2024. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por "IFRS".

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

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

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

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

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 9 e IFRS 7 – Alterações à classificação e mensuração dos instrumentos financeiros	Introdução de uma nova exceção à definição de data de desreconhecimento quando a liquidação de passivos financeiros é efetuada através de um sistema de pagamento eletrônico. 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

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

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

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

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

3. Políticas contabilísticas materiais

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

i) Taxas de câmbio utilizadas

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

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

Fonte: Banco de Portugal

3.2 Partes de capital em subsidiárias

Os investimentos representativos de partes de capital em subsidiárias encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das perdas de imparidade, quando estas se verificarem. Depois de o interesse da investidora ser reduzido a zero, a Empresa reconhece um passivo para fazer face às responsabilidades adicionais resultantes de i) obrigações legais ou construtivas incorridas ou pagamentos efetuados a favor das subsidiárias e associadas, ii) expectativa de geração de caixa da subsidiária ou associada insuficiente para fazer face às obrigações legais ou construtivas incorridas e iii) impossibilidade de apurar o justo valor dos referidos investimentos com fiabilidade.

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

3.3 Ativos financeiros

Classificação

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

Os ativos e os passivos financeiros são compensados, sendo os seus valores reportados pelo líquido na demonstração da posição financeira, apenas quando: i) existe um direito legalmente exercível e não

oponível para compensar os referidos valores e ii) quando existe uma intenção para liquidar numa base líquida, ou quando o ativo seja realizado simultaneamente com a liquidação do passivo. O direito legal de compensar existe quando seja exercível a todo o momento, no decurso normal da atividade, não sendo contingente à ocorrência de eventos futuros ou de casos de *default*, insolvência ou falência da entidade.

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

Instrumentos de dívida

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

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

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

Instrumentos financeiros derivados

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

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

Na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor das coberturas de fluxos de caixa são, inicialmente, registadas, em outros rendimentos integrais do período a que respeitam e posteriormente em resultados na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados 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 derivativos é estimado com base em instrumentos cotados. Na ausência de preços de mercado, o justo valor dos derivativos é estimado através do método de fluxos de caixa descontados e modelos de valorização de opções, de acordo com pressupostos geralmente utilizados no mercado. O justo valor dos instrumentos financeiros derivados encontra-se incluído, essencialmente, nas rubricas de outras contas a receber e de outras contas a pagar.

Imparidade de ativos financeiros

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

Outras contas a receber

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

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

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

3.4 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.5 Clientes e Outras contas a receber

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

3.6 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.7 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.

3.8 Passivos financeiros

Classificação

Os passivos financeiros são classificados em duas categorias:

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

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

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

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

Empréstimos obtidos

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

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

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

Desreconhecimento de passivos financeiros

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

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

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

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

3.9 Outras contas a pagar

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

3.10 Imposto sobre o rendimento

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

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

3.11 Provisões

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

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

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

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

Processos judiciais

As provisões relacionadas com processos judiciais, opondo a SATA a entidades terceiras, são constituídas de acordo com as avaliações internas de risco efetuadas pelo Conselho de Administração, com o apoio e aconselhamento dos seus consultores legais. A 31 de dezembro de 2024 não existem processos judiciais em curso.

3.12 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.

3.13 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.

Management Fees

A SATA Holding dispõe de uma estrutura de recursos humanos responsável pela prestação de serviços de gestão estratégica por parte da Empresa às suas subsidiárias. Os referidos serviços são cruciais para a operacionalização da atividade das entidades beneficiárias, as quais não dispõem de capacidade interna para os desenvolver nem subcontratam os mesmos a terceiros.

Face ao exposto, o rédito da Empresa consiste na faturação de um *management fee* às suas subsidiárias, mediante o seu volume de negócios de cada entidade.

3.14 Ativos não correntes detidos para venda

Os ativos não correntes são classificados como ativos não correntes detidos para venda quando o seu valor contabilístico 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 contabilístico 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.

3.15 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

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

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

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

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

4. Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

i. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas. 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, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

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

<u>Notação de rating</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>Fonte</u>
A	1 151	-	<i>Fitch Ratings</i>
A1	-	2 886	<i>Moody's</i>
A-	25 444	814	<i>Fitch Ratings</i>
BBB+	-	19 988	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	180	-	<i>Fitch Ratings</i>
	<u>26 775</u>	<u>23 687</u>	

ii. Risco de liquidez

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

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

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento periódico e rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua

estimativa para os meses seguintes, tendo em consideração a situação financeira da Empresa, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.

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

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2024			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	13 555 791	212 293 365	-
Fornecedores	364 097	-	-
Outras contas a pagar	13 549 611	-	-
	27 469 499	212 293 365	-
	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2023			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	9 639 025	226 283 605	-
Passivos com obrigações contratuais	24 000	48 000	-
Fornecedores	294 379	-	-
Outras contas a pagar	9 221 978	-	-
	19 179 381	226 331 605	-

iii. Risco de taxa de juro

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

Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, a Empresa contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro. 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 15).

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

Capital em dívida	Spread	Indexante	Data de repricing
65 000 000	2,71%	-	-
65 000 000	4,13%	-	-
38 500 000	1,15%	Euribor 6M	29/02/2025
30 000 000	1,15%	Euribor 3M	16/02/2025
198 500 000			

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

Adicionalmente, os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam uma taxa de juro fixa, que no caso dos empréstimos obtidos de empresas do Grupo é de 4%.

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

Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 12.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida bancária da Empresa com referência a 31 de dezembro de 2024 e 2023. Tendo por referência à dívida bancária em 31 de dezembro de 2024, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 685 milhares de euros (2023: 700 milhares de euros).

iv. Gestão do risco de capital

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

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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

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

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

5.1 Imparidade de contas a receber (Nota 8)

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

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

A esta data, o Conselho de Administração, em articulação com o GRA, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do saldo a receber SATA Air Açores e da Azores Airlines, nos montantes de 30.239.791 euros e 353.137.996 euros, respetivamente. Por conseguinte, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem qualquer eventual perda por imparidade destas contas a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação.

6. Ativos fixos tangíveis

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

	Edifícios e outras construções	Equipamento administrativo	Total
1 de janeiro de 2024			
Custo de aquisição	69 521	-	69 521
Depreciações acumuladas	(1 986)	-	(1 986)
Valor líquido	67 535	-	67 535
Movimento de 2024			
Adições	-	5 751	5 751
Transferências e abates	(69 521)	-	(69 521)
Depreciação - exercício	(17 874)	(1 817)	(19 691)
Depreciação- transf. e abates	19 860	-	19 860
Valor líquido	-	3 934	(83 461)
31 de dezembro de 2024			
Custo de aquisição	-	5 751	5 751
Depreciações acumuladas	-	(1 817)	(1 817)
Valor líquido	-	3 934	3 934

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

	Edifícios e outras construções	Total
1 de janeiro de 2023		
Custo de aquisição	-	-
Depreciações acumuladas	-	-
Valor líquido	-	-
Movimento de 2023		
Adições	69 521	69 521
Depreciação - exercício	(1 986)	(1 986)
Valor líquido	67 535	67 535
31 de dezembro de 2023		
Custo de aquisição	69 521	69 521
Depreciações acumuladas	(1 986)	(1 986)
Valor líquido	67 535	67 535

Devido à rescisão de um contrato de locação, em 2024 procedeu-se ao seu abate, registado na rubrica de edifícios e outras construções.

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

7. Investimentos financeiros

Investimentos em subsidiárias

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

Designação	Domicílio e principal localização de negócio	% detida	2024			2023		
			Custo aquisição	Perda imparidade	Total	Custo aquisição	Perda imparidade	Total
SATA Internacional - Azores Airlines	Ponta Delgada	100%	-	-	-	26 000 001	-	26 000 001
SATA Air Açores	Ponta Delgada	100%	11 995 391	-	11 995 391	11 995 391	-	11 995 391
SATA Gestão Aeródromos	Ponta Delgada	100%	250 000	-	250 000	250 000	-	250 000
			12 245 391	-	12 245 391	38 245 392	-	38 245 392

O custo de aquisição inclui o valor pelo qual foram adquiridas as respetivas participações acrescido, no caso da Azores Airlines de prestações acessórias concedidas no valor de 26.000.001 euros e, no caso da SATA Air Açores, de um aumento de capital no montante de 11.995.391 euros. Ver Nota 1.3.

Em 2024 a participação sobre a Azores Airlines foi reclassificada para ativos não correntes detidos para venda, considerando o atual processo de privatização em curso. Ver Notas 1.3 e 25.

A 31 de dezembro de 2024, os principais indicadores das empresas subsidiárias detalham-se como se segue:

Designação	Ativo não corrente	Ativo corrente	Passivo não corrente	Passivo corrente	Capitais Próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
SATA Internacional - Azores Airlines	183 783 288	69 851 341	303 692 069	398 299 814	(448 357 254)	331 096 802	(71 198 190)	(78 666 362)
SATA Air Açores	55 198 093	127 570 658	58 834 430	149 890 461	(25 956 140)	60 555 110	(11 579 562)	(21 392 052)
SATA Gestão Aeródromos	279 307	17 229 201	965 653	15 372 838	1 170 016	4 102 322	(244 078)	(244 078)
	239 260 688	214 651 200	363 492 152	563 563 113	(473 143 378)	395 754 234	(83 021 829)	(100 302 492)

8. Outras contas a receber

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

	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Pessoal	4 376	-	4 376	2 442	-	2 442
Depósitos de segurança	-	-	-	2 000	-	2 000
Outros	6 078	-	6 078	66	-	66
Empresas do Grupo (Nota 27)	201 362 336	182 015 450	383 377 787	200 818 251	182 015 450	382 833 701
Outras contas a receber	201 372 790	182 015 450	383 388 241	200 822 758	182 015 450	382 838 209

Os montantes a receber de empresas do Grupo, a 31 de dezembro de 2024 e 2023, resultam de movimentações de saldos efetuadas no âmbito da reorganização societária prevista no Plano de Reestruturação Aprovado (Ver Nota 1).

9. Outros ativos correntes

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

	2024	2023
Gastos diferidos - Seguros	614	4 682
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	12 026	-
Outros ativos correntes	12 640	4 682

10. Caixa e equivalentes de caixa

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

	2024	2023
Depósitos à ordem	26 775	23 687
Caixa e equivalentes de caixa	26 775	23 687

11. Capital e Reservas

Capital Social

Em 31 de dezembro de 2024, o capital social da Empresa 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 Empresa, 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, com o valor nominal de 0,01 euros. O valor do capital social após redução passou a ser de 215.497.101 euros.

Reservas legais

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

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

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.

12. Empréstimos obtidos

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

Tipo	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
(a) Empréstimo Obrigacionista	-	65 000 000	65 000 000	-	65 000 000	65 000 000
(b) Empréstimo Obrigacionista	-	65 000 000	65 000 000	-	65 000 000	65 000 000
(c) Mútuo	6 000 000	32 500 000	38 500 000	1 500 000	38 500 000	40 000 000
(d) Mútuo	-	30 000 000	30 000 000	-	30 000 000	30 000 000
	6 000 000	192 500 000	198 500 000	1 500 000	198 500 000	200 000 000
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(875 880)	(2 428 830)	(3 304 709)	(901 923)	(3 304 718)	(4 206 641)
Acréscimo de juros	885 466	-	885 466	926 480	-	926 480
	6 009 587	190 071 170	196 080 757	1 524 557	195 195 282	196 719 839

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 dizem respeito a (a) 65 milhões de euros de 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 do Plano de Reestruturação Aprovado, 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%, cujas amortizações se iniciaram em 2024, no valor de 1,5 milhões de euros, 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 análise por maturidade da dívida detalha-se como segue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Até 1 anos	6 000 000	1 500 000
Entre 2 e 5 anos	192 500 000	198 500 000
Superior a 5 anos	-	-
	<u>198 500 000</u>	<u>200 000 000</u>

Uma vez que a maioria dos empréstimos são negociados a condições de mercado o justo valor dos empréstimos é semelhante ao valor contabilístico dos mesmos. Apesar das taxas fixas aplicadas aos empréstimos obrigacionistas, a taxa média de financiamento da Empresa está em linha com as condições de mercado.

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

Tipo	<u>2024</u>			<u>2023</u>		
	<u>Taxa Fixa</u>	<u>Taxa Variável</u>	<u>Total</u>	<u>Taxa Fixa</u>	<u>Taxa Variável</u>	<u>Total</u>
Empréstimos Obrigacionistas	130 000 000	-	130 000 000	130 000 000	-	130 000 000
Mútuos	-	68 500 000	68 500 000	-	70 000 000	70 000 000
	<u>130 000 000</u>	<u>68 500 000</u>	<u>198 500 000</u>	<u>130 000 000</u>	<u>70 000 000</u>	<u>200 000 000</u>

A 31 de dezembro de 2024, todos os empréstimos obtidos têm o aval do Governo Regional dos Açores.

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

	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	196 719 839	-
Assunção de dívida bancária da SATA Air Açores	-	200 000 000
Assunção custos financeiros da SATA Air Açores	-	(4 336 132)
Pagamentos de empréstimos bancários	(9 437 521)	(7 199 829)
Custos com juros (Nota 23)	7 594 608	7 753 561
Especialização de juros e comissões	1 203 831	502 239
Saldo em 31 de dezembro	196 080 757	196 719 839

13. Passivos com obrigações contratuais

A SATA Holding regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa tinha assumido um compromisso decorrente de um contrato de locação de um edifício cujo contrato foi cessado em 2024.

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

Tipo	2024			2023		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	-	-	-	23 489	44 262	67 751
Custos iniciais com locações	-	-	-	-	-	-
Acréscimo e diferimento de juros	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	23 489	44 262	67 751

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

	2024	2023
Saldo em 1 de janeiro	67 751	-
Aumentos de locações	-	69 521
Pagamentos de locações	(9 810)	(2 231)
Término antecipado da locação	(57 941)	-
Especialização de juros e comissões	-	462
Saldo em 31 de dezembro	-	67 751

14. Fornecedores

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

	2024	2023
Fornecedores c/c	364 097	294 379
	364 097	294 379

15. 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
Empresas do Grupo (Nota 27)	11 773 254	8 709 356
Derivados de juros	1 476 277	-
Depósitos de caução	250 000	500 000
Remunerações a liquidar	86 482	108 743
Acréscimos de gastos	25 410	10 100
Outros	24 670	2 522
Total outras contas a pagar	13 636 093	9 330 720

Os saldos a liquidar para com Empresas do Grupo respeitam à dívida assumida por parte da Empresa para com a SATA Gestão de Aeródromos, no âmbito da reorganização societária do Grupo SATA. Ver Nota 1.

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 12). 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 depósitos de caução respeita aos montantes entregues pelos consórcios que apresentaram propostas no âmbito do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines, cuja devolução de um deles decorreu no ano de 2024.

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

16. Imposto sobre o rendimento a pagar

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

	2024	2023
Estimativa de IRC (Nota 24)	859	76
Total	859	76

17. Outros passivos correntes

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

	2024	2023
Estado e Outros Entes Públicos		
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	-	927 660
Segurança social	46 618	15 477
Imposto sobre o rendimento singular	14 896	14 150
Outros	-	700
Total outros passivos correntes	61 514	957 987

18. Ativos e passivos financeiros por categoria

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

	2024			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Outras contas a receber não corrente	182 015 450	-	-	182 015 450
Caixa e seus equivalentes	26 775	-	-	26 775
Outras contas a receber	201 368 414	-	4 376	201 372 790
Total ativos financeiros	383 410 640	-	4 376	383 415 016
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	190 071 170	-	-	190 071 170
Empréstimos obtidos corrente	6 009 587	-	-	6 009 587
Fornecedores e outras contas a pagar	12 437 431	1 476 277	86 482	14 000 190
Total passivos financeiros	208 518 187	1 476 277	86 482	210 080 947
	2023			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Outras contas a receber não corrente	182 015 450	-	-	182 015 450
Caixa e seus equivalentes	23 687	-	-	23 687
Outras contas a receber	200 820 317	-	2 442	200 822 758
Total ativos financeiros	382 859 455	-	2 442	382 861 896
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	195 195 282	-	-	195 195 282
Empréstimos obtidos corrente	1 524 557	-	-	1 524 557
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	44 262	44 262
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	23 489	23 489
Fornecedores e outras contas a pagar	9 516 356	-	108 743	9 625 099
Total passivos financeiros	206 236 195	-	176 494	206 412 689

19. Serviços prestados

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

	2024	2023
Prestação de serviços		
<i>Management Fee</i> (Nota 27)	1 472 985	1 132 785
Total prestação de serviços	1 472 985	1 132 785

Os valores de *management fees* cobrados correspondem à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detém participações.

20. 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
Honorários e serviços especializados	679 396	1 986 306
Cedência de pessoal	62 773	8 502
Deslocações e estadas	36 721	12 774
Contencios e notariado	2 289	7 195
Outros	4 107	5 188
Limpeza, higiene e conforto	1 010	283
Comunicações	651	712
Combustíveis	3	64
Publicidade e propaganda	-	55 170
Conservação e reparação	-	5 420
Fornecimentos e serviços externos	786 949	2 081 615

A redução verificada em 2024 face a 2023 na rubrica de honorários e serviços especializados decorre, essencialmente, da diminuição de custos com consultores (financeiros, fiscais, jurídicos, entre outros), em sequência da suspensão do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines durante grande parte do ano de 2024.

21. Gastos com o pessoal

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

	2024	2023
Remunerações		
Orgãos sociais	534 536	598 690
Pessoal	75 919	55 908
Sub-total	610 455	654 598
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	155 767	147 242
Outros	63 194	70 957
Sub-total	218 961	218 199
Gastos com o pessoal	829 416	872 796

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

22. Outros gastos e perdas

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

	2024	2023
Imposto de selo	141 572	111 807
Outros	22 180	-
Total outros gastos e perdas	163 751	111 807

23. Resultados Financeiros

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

	2024	2023
Gastos financeiros		
Juros de empréstimos obtidos	7 594 608	7 753 792
Juros suportados (Nota 27)	364 515	318 377
Comissões, taxas e outros	936 631	860 144
	8 895 754	8 932 313
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos de empréstimos concedidos (Nota 27)	8 424 687	9 179 096
	8 424 687	9 179 096
Diferenças de câmbio líquidas		
Diferenças de câmbio líquidas	2	365
	2	365

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, suportando os respetivos encargos financeiros a partir da sua constituição. 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 (Ver Nota 15).

Os juros suportados com empresas do Grupo respeitam aos juros pagos à SATA Gestão de Aeródromos, tendo em conta a assunção de dívida para com esta entidade, de acordo com a reorganização societária (Nota 1) encetada no decorrer de 2023.

Os juros obtidos de empréstimos concedidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo (SATA Air Açores e Azores Airlines) por conta de empréstimos concedidos que passaram para a esfera da Empresa de acordo com a reorganização societária do Grupo (Nota 1), os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado.

Atendendo ao que se encontra previsto no âmbito do Processo de Reestruturação Aprovado, desde a data da sua aprovação em 7 de junho de 2022, para a base de cálculo de juros obtidos não foi incluído o montante de 160 milhões de euros da dívida da Azores Airlines, a converter em Prestações Acessórias (Nota 27).

24. Imposto do exercício

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

	2024	2023
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 16)	859	76
(Excesso)/insuficiência)estimativa imposto	64	-
Imposto sobre o rendimento	923	76

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

	2024	2023
Resultado antes de Imposto	(797 891)	(1 688 271)
Taxa de Imposto	14,7%	14,7%
	(117 290)	(248 176)
Tributação autónoma	859	76
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	64	
Diferenças permanentes	951	390
Diferenças temporárias sem imposto diferido	116 339	247 786
Imposto s/ rendimento	923	76
Taxa efetiva de imposto	-0,1%	0,0%

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

	2024	2023
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
	14,70%	14,70%

Prejuízos fiscais reportáveis

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

Em conformidade com a IAS 12, a Empresa reconhece ativos por impostos diferidos na medida em que seja provável a existência de lucros tributáveis futuros que permitam a utilização das diferenças temporárias dedutíveis.

Face à inexistência de histórico de recuperabilidade de impostos diferidos, a Empresa não constituiu impostos diferidos ativos sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2023 e 2024.

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

Exercicio do Prejuízo Fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2024
2023	1 626 277
2024 (estimativa)	706 680
	2 332 957

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

25. Ativo não correntes detidos para venda

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 IFRS 5 - Ativos Não Correntes Detidos para Venda e Unidades Operacionais Descontinuadas, o investimento financeiro sobre a Azores Airlines foi classificado como ativos não correntes detidos para venda.

26. Contingências

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2024, a Empresa não apresenta ativos ou passivos contingentes passíveis de divulgação.

27. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2024, a Empresa é controlada pela Região Autónoma dos Açores que detém 100% do capital da Empresa.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2024, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração da Empresa ascenderam a 447.983 euros (2023: 441.149 euros).

Remuneração do Conselho Fiscal

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

Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas referente aos serviços de revisão legal das demonstrações financeiras separadas e consolidadas da Empresa 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	
	Corrente	Não Corrente	Corrente	Não Corrente
Outras contas a receber (Nota 8)				
SATA Air Açores	30 239 791	-	34 687 237	-
Azores Airlines	171 122 546	182 015 450	166 131 014	182 015 450
	201 362 336	182 015 450	200 818 251	182 015 450
	2024	2023		
	Corrente	Corrente		
Outras contas a pagar (Nota 15)				
SATA Gestão de Aeródromos	11 773 254	8 709 356		
	11 773 254	8 709 356		

Em 31 de dezembro de 2024, os saldos a receber e a pagar a entidades do Grupo resultam maioritariamente dos movimentos ocorridos entre a SATA Air Açores e a SATA Holding, tendo a Empresa

passado a deter os respetivos créditos e débitos sobre a SATA Gestão de Aeródromos e a Azores Airlines, respetivamente. O saldo a receber da SATA Air Açores resulta do CCVA – GRA, conforme descrito na Nota 1. Às referidas transações acrescem montantes de dívida corrente entre as empresas do Grupo, no decurso de necessidades de tesouraria.

	2024	2023
Serviços prestados (Nota 19)		
SATA Air Açores	245 253	188 151
Azores Airlines	1 211 095	931 870
SATA Gestão de Aeródromos	16 636	12 763
	1 472 985	1 132 785
Compras de serviços		
SATA Air Açores	22 413	-
Azores Airlines	40 359	8 502
	62 773	8 502
Rendimentos financeiros (Nota 23)		
SATA Air Açores	1 206 477	2 336 989
Azores Airlines	7 216 671	6 842 107
SATA Gestão de Aeródromos	1 539	-
	8 424 687	9 179 096
Gastos financeiros (Nota 23)		
SATA Gestão de Aeródromos	364 515	318 377
	364 515	318 377

A rubrica prestações de serviços correspondem à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às suas subsidiárias.

As transações efetuadas com as empresas do Grupo SATA foram realizadas em condições normais de mercado, sendo os empréstimos obtidos e concedidos remunerados a uma taxa de 4%.

28. 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.

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

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer outros eventos subsequentes à data de relato que possam ter impacto significativo nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

CONTABILISTA CERTIFICADA



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Rui Miguel Furtado Coutinho
(Presidente)



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 Individuais do exercício de 2024

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5.º 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 dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

1. RELATÓRIO

I. Introdução

A Sata Holding, S.A. adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º 1 do art.º 413 do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi eleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 27 de janeiro de 2023, para o mandato de 2023-2025, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

Todos os membros do Conselho Fiscal são independentes nos termos do n.º 5 do artigo 414.º, e não estão abrangidos por nenhuma incompatibilidade nos termos do n.º 1 do artigo 414.º A, ambos do Código das Sociedades Comerciais.

Em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 2 do art.º 420 do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho Fiscal propôs à Assembleia Geral realizada em 14 de novembro de 2023 a nomeação de PricewaterhouseCoopers & Associados, SROC, Lda., inscrita na OROC com o n.º 183 e na CMVM com o n.º 20161485, representada por Hugo Miguel Patrício Dias (ROC n.º 1432), para Revisor Oficial de Contas da sociedade para o mandato de 2023-2025.

II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2024, o Conselho Fiscal realizou seis reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2024, nos termos de documento anexo à ata n.º 4 de 16 de julho de 2024.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2024, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da Sata Holding, S.A., durante o ano de 2024, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações das atas do Conselho de Administração, participação nas Assembleias Gerais realizadas e análise das contas intercalares e do Relatório Anual Integrado de 2024.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade e a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade.
3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas e das informações incluídas no anexo às demonstrações financeiras de 2024.

O acesso do Conselho Fiscal à informação financeira foi realizado de forma regular e adequada, sem que tenham surgido quaisquer constrangimentos no exercício das suas funções.

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2024 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2024, particularmente na nota 4 do anexo às demonstrações financeiras.
5. Compete ao Conselho Fiscal, enquanto órgão social responsável pela fiscalização da Sociedade, receber as comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores da Sociedade ou outras entidades, assim como registar, por escrito, as denúncias recebidas, bem como todas as verificações, fiscalizações e diligências feitas e os procedimentos definidos com vista à regularização das irregularidades detetadas.

Durante o exercício de 2024 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização, bem como da reunião com a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade, não obteve evidência de quaisquer irregularidades.

6. No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou que não houve prestação de serviços não relacionados com a revisão legal das contas à Sociedade.

7. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas do exercício de 2024 da Sata Holding, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade em 31 de dezembro de 2024, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos da seguinte matéria:

A Entidade detém uma participação financeira na subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), apresentada na rubrica de ativos não correntes detidos para venda, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2024, um valor de 26.000 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 26.000 milhares de euros apresentados na rubrica de investimentos financeiros), à qual acrescem contas a receber no montante total de 353.138 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 348.146 milhares de euros).

A Entidade detém igualmente uma participação financeira na subsidiária SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2024, um valor de 11.995 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 11.995 milhares de euros), à qual acrescem contas a receber no montante de 30.240 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 34.687 milhares de euros).

Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso o processo de privatização da SATA Internacional e uma reorganização societária do Grupo SATA, nos termos do Plano de Reestruturação aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022. Consequentemente, conforme igualmente divulgado na nota 5.1 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os referidos saldos respeitantes à SATA Internacional e à SATA Air Açores, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, e a magnitude dos referidos montantes, consideramos que as rubricas de ativos não correntes detidos para venda, investimentos financeiros e outras contas a receber, correntes e não correntes, com referência a 31 de dezembro de 2024, encontram-se sobreavaliadas por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

8. 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 da Entidade apresentam um capital próprio no montante de 211.534 milhares de euros e ativo corrente superior ao passivo corrente em 207.340 milhares de euros, não considerando os efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a conclusão favorável do processo de privatização da 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., 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, S.A., (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 da Entidade, os referidos fatores representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

9. Chamamos igualmente a atenção para o divulgado na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de

Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia até ao final do exercício de 2025, quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

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 de gestão e restantes documentos de prestação de contas 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 em 31 de dezembro de 2024, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração e da Certificação Legal das Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas.

Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas sobre as demonstrações financeiras, o Conselho Fiscal é de parecer que:

- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da Sata Holding, S.A., respeitantes ao exercício de 2024;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da Sata Holding, S.A. relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2024, no sentido de que o resultado líquido negativo de 798 814,60 euros seja transferido para Resultados Acumulados.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read "R. Mota Cordeiro", written in a cursive style.

Rúben Mota Cordeiro – Presidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Catarina I. F. Pacheco", written in a cursive style.

Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Vera Silva Amaro", written in a cursive style.

Vera Silva Amaro - Vogal efetivo



Certificação Legal das Contas

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Sata Holding, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2024 (que evidencia um total de 421.676.982 euros e um total de capital próprio de 211.533.662 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 798.815 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

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

Bases para a opinião com reservas

A Entidade detém uma participação financeira na subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), apresentada na rubrica de ativos não correntes detidos para venda, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2024, um valor de 26.000 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 26.000 milhares de euros apresentados na rubrica de investimentos financeiros), à qual acrescem contas a receber no montante total de 353.138 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 348.146 milhares de euros). A Entidade detém igualmente uma participação financeira na subsidiária SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), reconhecida pelo custo de aquisição deduzido de perdas por imparidade, a qual apresenta, em 31 de dezembro de 2024, um valor de 11.995 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 11.995 milhares de euros), à qual acrescem contas a receber no montante de 30.240 milhares de euros (31 de dezembro de 2023: 34.687 milhares de euros).

Conforme divulgado na nota 1.3 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso o processo de privatização da SATA Internacional e uma reorganização societária do Grupo SATA, nos termos do Plano de Reestruturação aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022. Consequentemente, conforme igualmente divulgado na nota 5.1 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os referidos saldos respeitantes à SATA Internacional e à SATA Air Açores, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 não refletem os impactos da referida análise.

Tendo em consideração a informação disponível a esta data, decorrente do acima exposto, e a magnitude dos referidos montantes, consideramos que as rubricas de ativos não correntes detidos para venda, investimentos financeiros e outras contas a receber, correntes e não correntes, com

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: Nj3c3YzYwMzM1NGJkY2Y3OTczMDEyYzU1fDEwNzY2MTk1MzU1MTY3MjIwNz3fENMQw==

referência a 31 de dezembro de 2024, encontram-se sobreavaliadas por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2024 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio no montante de 211.534 milhares de euros e ativo corrente superior ao passivo corrente em 207.340 milhares de euros, não considerando os efeitos das matérias referidas na secção "Bases para a opinião com reservas".

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração diversos fatores, tais como, a conclusão favorável do processo de privatização da 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., 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, S.A., (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 da Entidade, os referidos fatores representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações. Importa salientar que as demonstrações financeiras não incluem

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

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

Ênfase

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

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, alínea e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação

nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, 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: 52BB6A12-2696-4BFF-8219-B6CA718E69A1
 Subject: Please sign this document sent from Document Bot
 Source Envelope:
 Document Pages: 5
 Certificate Pages: 1
 AutoNav: Enabled
 Envelopeld Stamping: Disabled
 Time Zone: (UTC) Dublin, Edinburgh, Lisbon, London

Status: Completed

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

Record Tracking

Status: Original
 7/24/2025 4:46:26 PM

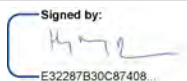
Holder: Ana Rita Neto
 ana.rita.neto@pwc.com

Location: DocuSign

Signer Events

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

Signature

Signed by:

 E32287B30C87408...

Signature Adoption: Uploaded Signature Image
 Using IP Address: 34.99.249.193

Timestamp

Sent: 7/24/2025 4:46:27 PM
 Viewed: 7/24/2025 5:18:52 PM
 Signed: 7/24/2025 5:20:34 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 4:46:27 PM
Certified Delivered	Security Checked	7/24/2025 5:18:52 PM
Signing Complete	Security Checked	7/24/2025 5:20:34 PM
Completed	Security Checked	7/24/2025 5:20:34 PM

Payment Events

Status

Timestamps