



2025

RELATÓRIO ANUAL CONSOLIDADO GRUPO SATA



Bem-vindo a bordo

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

O grupo é composto por duas transportadoras aéreas; a SATA Air Açores, que opera voos regionais no Arquipélago dos Açores e a Azores Airlines, responsável pela operação doméstica e internacional. Para além destas, faz parte deste núcleo a SATA Gestão de Aeródromos, 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
- 28 GESTÃO DO RISCO

3 Social

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

4 Ambiente

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

5 Desempenho

- 58 INDICADORES CHAVE
- 60 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 62 TRANSPORTE AÉREO EM 2025
- 68 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 76 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 80 SOBRE O RELATÓRIO
- 81 GLOSSÁRIO
- 82 APLICAÇÃO DE RESULTADOS

6 Anexos

- 84 RELATO DA TAXONOMIA AMBIENTAL FY 2025
- 86 METODOLOGIAS
- 92 ANEXOS FINANCEIROS

Mensagem

do Conselho de Administração



Há pouco mais de um ano o Conselho de Administração da SATA apresentou publicamente um Plano de Sustentabilidade Financeira para o grupo. As ambições eram claras: virar a página dos resultados negativos e promover a estabilidade. Os resultados que agora se apresentam já refletem os efeitos de uma parte significativa daquele plano e indicam que estamos na rota certa. Mas também representam uma responsabilidade acrescida perante todos os nossos *stakeholders*, desde parceiros a clientes, passando pelos trabalhadores e acionistas.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Continuidade das operações

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

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



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



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

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

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

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

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

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



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



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



Visão

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

Missão

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

Valores

Genuinidade,
na paixão que temos pelo que fazemos.

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

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

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





Grupo SATA

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

O Grupo SATA é hoje um conjunto de empresas que desenvolve atividades relacionadas com o transporte aéreo de passageiros e carga.

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



23

destinos

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

18

parceiros

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

TORONTO
MONTREAL
BOSTON
NOVA IORQUE

AÇORES

FUNCHAL

CABO VERDE

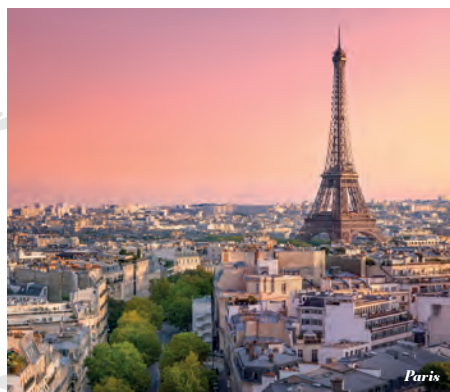
FRANKFURT
PARIS
MILÃO
BILBAU
PORTO
LISBOA
BARCELONA
FARO

Mapa de Rotas

Destinos para onde voámos em 2025

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

azores



Paris



Milão



Bilbau



Frankfurt



Toronto



Faro



Acores



Montreal



Nova Iorque



Cabo Verde



Lisboa



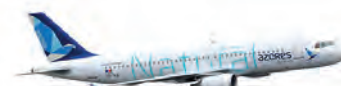
Boston

*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 Q200;
Bombardier Q400 NextGen.





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



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

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

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

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



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

Rumo a um futuro mais sustentável

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

Trata-se de um processo permanente, transversal e evolutivo, cuja credibilidade se constrói passo a passo, através de objetivos concretizados e de práticas consistentes.

Alinhado com a sua Missão, Visão e Valores, o Grupo SATA integra a sustentabilidade como eixo estratégico do negócio, sustentado em compromissos e princípios que reforçam o valor acrescentado e a competitividade da organização.

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



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



Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis.



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



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



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



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



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



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





Modelo de Governo

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

Alinhamento com os ODS



Modelo de Governo

Os nossos compromissos

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

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



O modelo de *Governance* assenta assim:

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

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

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

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



Profissionalismo, integridade, transparência e independência

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

Ética

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

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

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

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

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

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





Compliance Conformidade e Rigor

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

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

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

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

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

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

Ainda no âmbito do nosso compromisso em matéria de *Compliance* foram **criados e disponibilizados diversos canais para a submissão de denúncias**, alguns deles globais e outros específicos para determinadas matérias. A gestão destas denúncias é assegurada de forma confidencial e independente pelo *Chief Compliance Officer*, a quem compete, entre outras, analisar e investigar as denúncias relacionadas com alegadas violações do Código de Ética, e elaborar propostas sobre medidas a adotar em consequência das investigações.

denúncias registadas	2024	2025
Potencialmente éticas	8	6
Efetivamente éticas	10	5
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	3	0
Corrupção e infrações conexas	0	0

Do total de denúncias registadas, no final de 2025, foi concluída a análise de todas as ocorrências submetidas. Importa destacar que, das 11 incidências registadas, 6 foram submetidas a processo de inquérito em contexto laboral, ao abrigo das disposições do Código do Trabalho, sendo que 4 dessas incidências resultaram em instauração de procedimento disciplinar. As restantes ocorrências foram dirimidas por outros meios, designadamente, através de processo de mediação entre trabalhadores e/ou respetivo superior hierárquico. Especificamente, no âmbito da Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas não foram recebidas quaisquer denúncias nem identificadas operações suspeitas em 2025.

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

Esta Linha de Ética assegura:

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

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

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

Proteção dos dados pessoais

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

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

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

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

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

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

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

Direitos dos Titulares

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



Modelo de Governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel
Secretário: Joana Torres Decq Mota

Responsabilidades

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

Remuneração

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

Reuniões

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

Principais deliberações

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

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: 7 | % 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



**Rui Miguel
Furtado Coutinho**

**Presidente do Conselho
de Administração**

Remuneração
13.685,00 €

Reuniões
N.º reuniões: 15 | % de participação: 100%

Pelouros

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



**Sandro Manuel
Botelho Raposo**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração
13.158,00 €

Reuniões
N.º reuniões: 15 | % de participação: 100%

Pelouros

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



**Tiago Alexandre
Carvalho dos Santos**

**Vogal Executivo do Conselho
de Administração**

Remuneração
13.158,00 €

Reuniões
N.º reuniões: 15 | % de participação: 100%

Pelouros

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

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

Gestão do risco

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

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

RISCOS FINANCEIROS

Risco da taxa de câmbio

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

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

Risco de crédito

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

Risco de liquidez e capital

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

Risco de taxa de juro

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

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

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

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



Risco de combustível

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

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

RISCOS GOVERNANCE

Regulamentação do setor

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

Políticos

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

Riscos de conformidade

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

Capital humano

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

Ética e cultura organizacional

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

Reputação e imagem

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

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

Proteção de dados pessoais

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

Gestão ambiental

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

Alinhados com as práticas do sector, o Grupo SATA assume compromissos estratégicos para mitigar os impactos ambientais, integrando princípios de sustentabilidade na gestão da sua atividade.

Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

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

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

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

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

RISCOS OPERACIONAIS

Segurança da informação

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

No Grupo SATA, consideramos os nossos trabalhadores um ativo estratégico essencial para a sustentabilidade e competitividade da organização. Em 2025, reforçámos o compromisso com a promoção de um ambiente de trabalho saudável, seguro e motivador, através do desenvolvimento de programas de formação, bem-estar e valorização das equipas, contribuindo de forma direta para a satisfação dos nossos clientes e para o fortalecimento da relação com a comunidade.

Alinhamento com os ODS



Social

Trabalhadores

1.862

ano 2024: 1.844
ano 2023: 1.698

Horas de formação

104.861

ano 2024: 99.773
ano 2023: 100.414

Consultas médicas realizadas

1.248

ano 2024: 1.114
ano 2023: 1.221

Os nossos clientes e parceiros

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



A nossa comunidade

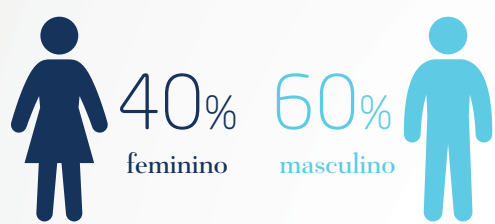
Em 2025, o Grupo SATA manteve o seu compromisso de gerar valor para além da sua atividade principal de transporte aéreo de passageiros e mercadorias, reforçando a sua dedicação ao desenvolvimento e bem estar das comunidades onde está presente.



As nossas pessoas

Grupo SATA

TRABALHADORES POR GÉNERO



A distribuição equilibrada entre mulheres e homens nos nossos trabalhadores evidencia a aposta do Grupo SATA na diversidade e na inclusão, pilares fundamentais para a construção de um ambiente organizacional inovador, colaborativo e representativo das múltiplas perspetivas existentes na sociedade.

TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



A elevada concentração de trabalhadores nos Açores reforça o papel estratégico da região na atividade do Grupo SATA e evidencia a relação estrutural da empresa com o seu território de origem.

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

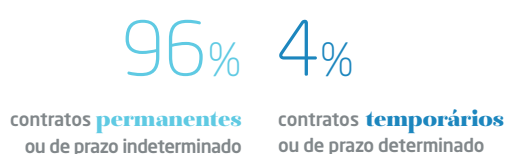
Trabalhadores por faixa etária	2025	2024	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	27	33	36
Geração X (1965-1984)	932	949	944
Geração Y (1985-1999)	807	786	681
Geração Z (a partir de 2000)	96	76	37
Geração Y em funções de liderança	37	36	26

O aumento da presença da Geração Y e Z, incluindo a Y em funções de liderança, reflete a evolução natural da estrutura interna da companhia, marcada pela integração de novos perfis e pela diversificação de competências.

Esta combinação de gerações potencia a circulação de conhecimento, favorece a adoção de abordagens mais atuais e contribui para o reforço contínuo da cultura organizacional.

As nossas pessoas

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



A elevada proporção de contratos permanentes demonstra a prioridade atribuída pela empresa à estabilidade e à continuidade das relações laborais. Em complemento, a utilização de contratos temporários permite adequar a capacidade operacional às variações sazonais da atividade, assegurando a flexibilidade necessária ao funcionamento eficiente da operação.

INDICADORES DE FORMAÇÃO

Formação por áreas da empresa	Handling	Operações de voo	Manutenção	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	4.012	4.364	767	17	485
Volume de horas	45.192	41.947	9.039	2.852	5.833

A qualificação das equipas assume um papel central no desenvolvimento do Grupo SATA. Em 2025, registou se um aumento significativo no número de ações de formação e de trabalhadores abrangidos, reforçando o investimento contínuo no aprimoramento das competências internas.



SATA saudável

Consultas médicas periódicas

769

ano 2024: 604
ano 2023: 887

Consultas médicas ocasionais

169

ano 2024: 122
ano 2023: 145

Consultas médicas de admissão

310

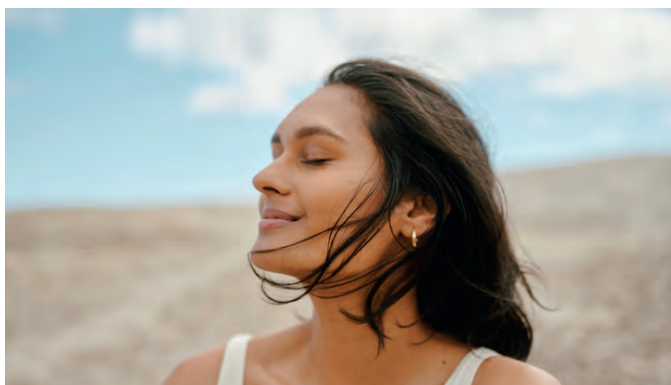
ano 2024: 388
ano 2023: 189



Programa SATA Saudável

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

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



Iniciativas de promoção da saúde e bem estar

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

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

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

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

Consultas de psicologia efetuadas¹

208

ano 2024: 310

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

Mitigação de riscos e promoção da saúde e bem estar

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

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

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

¹Valores referentes ao universo do Grupo SATA.

Os nossos clientes

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.

9,4 MILHÕES
de visitas ao nosso site

249.608
chamadas atendidas
ano 2024: 206.760

121.727
emails tratados
ano 2024: 119.595

27.738
live chat e Messenger
ano 2024: 25.642

144.830
live Boot
ano 2024: 141.610

500.000
membros SATA IMAGINE
10% aumento
de membros
comparativamente
a 2024

Iniciativas de Promoção em 2025

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

Ações de Responsabilidade Social e Presença nos Mercados

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

Experiência do Passageiro

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

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

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

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

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

43 Campanhas
70 Presenças em eventos



Carnaval



Visita de escolas



Participação nas
festas do Senhor
Santo Cristo dos
Milagres



Showcooking com
Agentes de Viagens



Natal

Redes Sociais

16.879
novos seguidores

f + 2.858

in + 2.908

ig + 11.113

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

f 1,51%

in 11,86%

ig 5,58%



Aniversário SATA



Ambiente

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

Alinhamento com os ODS



Ambiente

Emissões de CO₂ Âmbitos 1 e 2 (tCO₂)

295.203

ano 2024: 333.987

ano 2023: 279.356

Eletricidade (KWh)

1.752.692

ano 2024: 2.371.646

ano 2023: 2.391.507

Emissões por passageiro (gCO₂/PKM)

78,8

ano 2024: 80,7

ano 2023: 81,9

Resíduos (t)

126

ano 2024: 137

ano 2023: 122

Jet Fuel (t)

92.203

ano 2024: 104.619

ano 2023: 88.182

Gasóleo GSE (l)

146.277

ano 2024: 178.410

ano 2023: 177.873



Desafios da aviação nas alterações climáticas

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Resultados em 2025



Índices de Sustentabilidade

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

Reporte ESG

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

Revisão da Política de Sustentabilidade

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

Ecovadis

As empresas do Grupo SATA foram reavaliadas no ano 2025.

Apesar dos resultados não terem correspondido às expectativas que o Grupo tinha, continuamos a trabalhar para que, em próximas avaliações, possamos alcançar a medalha de Ouro. A Ecovadis é uma plataforma de avaliação de sustentabilidade que fornece classificações e análises de desempenho em ESG para empresas ao nível mundial, contribuindo para a gestão de riscos ESG de fornecedores.



Os nossos compromissos

2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assessment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓



Certificação IEnvA

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

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

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



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

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

Revisão de Documentos IEnvA

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

2025

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

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

2030

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

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

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.



Emissões GEE

O Grupo SATA iniciou, em 2024, o cálculo dos Gases com Efeito de Estufa, que 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 2023	Emissões de GEE 2024	Emissões de GEE 2025
A1 Combustíveis de fonte fixa (tCO ₂ e)	-	2,4	2,4
A1 Combustíveis de fontes móveis (tCO ₂ e)	278.263	332.966,4	294.378,3
Frota terrestre (tCO ₂ e)	490	447,5	369,6
Frota aérea (tCO ₂ e)	277.773	332.518,9	294.008,6
A1 Emissões fugitivas de gases refrigerantes (tCO ₂ e)	-	-	0
Âmbito 1 - Emissões diretas (tCO ₂ e)	278.263	332.968,8	294.380,7
Âmbito 1 - Emissões ao abrigo do Regime Comunitário de Licenças de Emissão - CELE (%)		24.285,0	24.826,0
A2 Consumo de eletricidade - <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	1.092	1.018,3	821,9
A2 Consumo de eletricidade - <i>location-based</i> (tCO ₂ e)	-	1003,5	820,3
Âmbito 2 - Emissões indiretas (tCO ₂ e)	1.092	1.018,3	821,9
Categoria 1 - Compra de bens e serviços (tCO ₂ e)	-	50.268,9	34.424,9
Categoria 2 - Bens de capital	-	-	11.655,1
Categoria 3 - Atividades relacionadas com combustível e energia (não incluídas nos âmbitos 1 ou 2) (tCO ₂ e)	-	70.914,1	61.578,4
Categoria 4 - Transporte e distribuição a montante	-	-	447,9
Categoria 5 - Resíduos (tCO ₂ e)	-	8,3	7,8
Categoria 6 - Viagens de negócios (tCO ₂ e)	-	315,4	237,6
Categoria 7 - Deslocações pendulares (tCO ₂ e)	-	1.666,9	1.697,1
Âmbito 3 - Emissões a montante (tCO ₂ e)	-	123.173,6	110.048,9
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>market-based</i> (tCO ₂ e)	279.356	457.160,7	405.251,6
Total de emissões (âmbito 1, 2 e 3) <i>location-based</i> (tCO ₂ e)		457.146	405.249,9

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.

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	2023	2024	2025
Passageiro quilómetro (gCO ₂ /PKM)	81,9	80,7	78,8
SATA Air Açores (gCO ₂ /PKM)	151,2	146,2	143,1
Azores Airlines (gCO ₂ /PKM)	78,0	77,4	75,0

Eficiência energética	2023	2024	2025
Grupo SATA (l/100PKM)	3,25	3,19	3,12
SATA Air Açores (l/100PKM)	6,00	5,78	5,66
Azores Airlines (l/100PKM)	3,09	3,06	2,96

Monitorização de Consumos

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

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.

24.826 tCO₂

ano 2024: 24.414 tCO₂
ano 2023: 1.301 tCO₂

EU ETS

EU EMISSIONS TRADING SYSTEM

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

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

NON-CO₂ EMISSIONS

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

93.368 tCO₂

ano 2024: 138.372 tCO₂
ano 2023: 136.905 tCO₂

CORSIA

CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION

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



0 tCO₂

ano 2024: 9 tCO₂
ano 2023: 0 tCO₂

UK ETS

UK EMISSIONS TRADING SYSTEM

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

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

CBAM

CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM

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

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





Renovação da Frota

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



Mobilidade elétrica na frota terrestre

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

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

Programas de Eficiência Operacional da Azores Airlines

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

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

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

Electronic Flight Bag

O Electronic Flight Bag (EFB) é um recurso tecnológico que permite a digitalização de toda a documentação da operação do voo. Estima-se a redução de 51kg a bordo, o que significa uma redução de consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e consequentemente diluição da emissão 165 500 kg de CO₂. É possível ainda reduzir a impressão de 500 mil folhas de papel A4.

Dinamic Efficiency Project

Implementação de procedimentos de eficiência operacional 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, take-off, climb, cruise e parking). Estes procedimentos resultam em relevantes reduções de combustível e respetivas emissões.

Flight Data Monitoring - FDM

Programa que permite rastrear e avaliar tendências de operações de voo.

Certificação CPDLC

(Controller Pilot Data Link Communications)

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

Revisão do Airline Policy Manual

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

Transformação Digital

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

Modernização das instalações e dos espaços de trabalho

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

RNP AR

Permite 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 operar com a Certificação RNP AR. Com as novas aeronaves, esta certificação permite operar com 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.

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 elétrica não se apresenta.



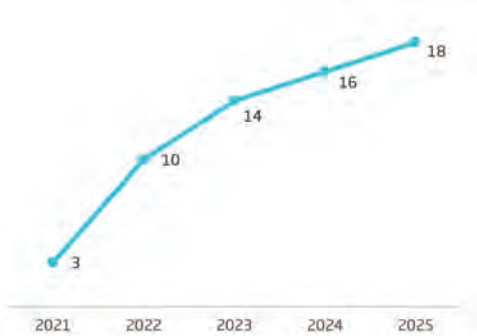
A percentagem atual de GSE/viaturas elétricas no Grupo SATA é de

41%

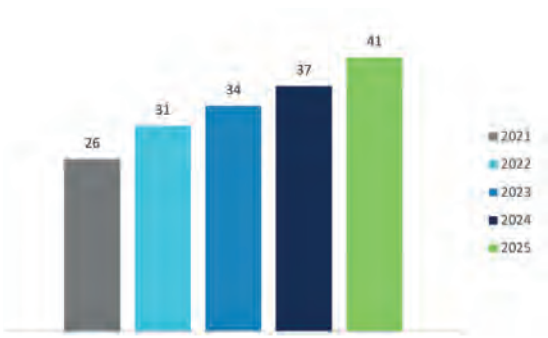
ano 2024: 37%
ano 2023: 34%

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

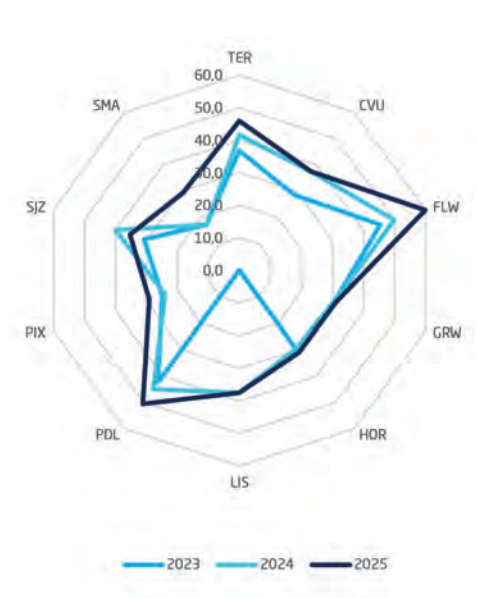
Quantidade de GSE elétricos adquiridos



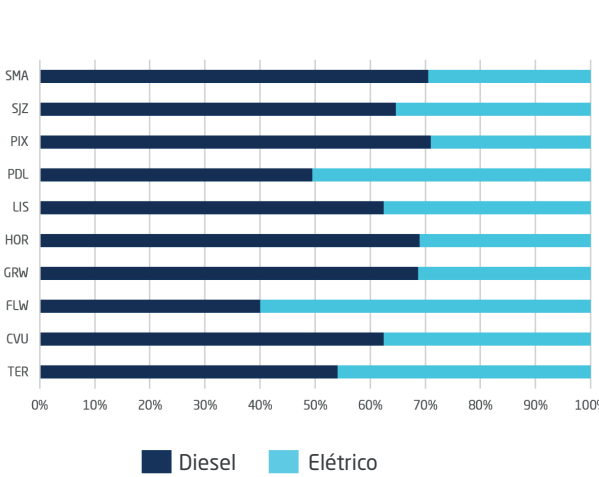
Evolução da % de GSE elétrico



% de GSE elétrico por escala



% Diesel vs Elétrico



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 das gestão dos resíduos de *catering* produzidos nos voos internacionais. O Grupo SATA junta-se assim a outras empresas representativas do setor aéreo.

Buy on Board

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

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

Resíduos encaminhados

126 t

ano 2024: 137 t

ano 2023: 122 t

Resíduos não perigosos

98 t

ano 2024: 109 t

ano 2023: 92 t

Valorização de resíduos

86,1%

ano 2024: 83,1%

ano 2023: 86,2%

Resíduos perigosos

28 t

ano 2024: 28 t

ano 2023: 30 t

Embalagens primárias colocadas no mercado

4,8 t

ano 2024: 11,9 t

ano 2023: 11,0 t

Resíduos por escala	2025	2024	2023
Santa Maria	0,34 t	0,40 t	2,8 t
S. Miguel	104,47 t	113,8 t	88,3 t
Terceira	7,88 t	4,3 t	20,2 t
Graciosa	1,45 t	0,7 t	1,0 t
S. Jorge	3,83 t	3,7 t	5,4 t
Pico	6,05 t	5,4 t	1,6 t
Horta	0,18 t	6,3 t	0,3 t
Flores	0 t	0 t	0 t
Corvo	0,05 t	0 t	0 t
Lisboa	1,63 t	2,2 t	2,3 t

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.



Projetos e iniciativas

O Grupo SATA participa em diversos projetos e iniciativas com foco na sustentabilidade ambiental.



Cartilha de sustentabilidade

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

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

Bird Strike

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

Stakeholders de carbono

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

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

ZEROAVIA Study

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

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



AZEA

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

Fly Without Fins

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

Projeto CHYLA

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

IATA CO₂ Connect

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

Roteiro para a neutralidade carbónica

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

Página de sustentabilidade

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



Sensibilização Ambiental



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

Formação e capacitação

IEnvA

No âmbito da Certificação IEnvA, os trabalhadores e responsáveis das áreas abrangidas mantêm-se envolvidos no desenvolvimento do programa. Neste seguimento, foi otimizada a oferta de formação, tendo em conta a responsabilidade no sistema. Estão disponíveis as formações "IEnvA General Awareness", "IWT Awareness", "IEnvA Training Assessor" e "IEnvA e-learning – Introduction to IEnvA). Em 2025, 384 trabalhadores receberam formação nos domínios acima enunciados.

Gestão Ambiental

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

Capacitação Interna

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

Dia Internacional da Baleia

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

Dia Internacional das Florestas

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

Dia Mundial da Terra

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

Dia Mundial do Ambiente Dia Mundial dos Oceanos

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

Dia Nacional da Sustentabilidade

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

Dia da Floresta Autóctone

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



Desempenho

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

Desempenho

Taxa de ocupação (load factor)

81%

ano 2024: 80%
ano 2023: 82%

Lugares oferecidos (lof)

3.290.705

ano 2024: 3.364.576
ano 2023: 3.028.961

Passageiros transportados (pessoas)

2.668.226

ano 2024: 2.701.182
ano 2023: 2.396.534

EBITDA¹ (milhares de €)

2.585

ano 2024: -5.582
ano 2023: 859

Resultado líquido (milhares de €)

-18.057

ano 2024: -83.728
ano 2023: -37.627

Número de voos (voos)

30.623

ano 2024: 30.799
ano 2023: 28.437

Dívida líquida (milhões de €)

406

ano 2024: 298
ano 2023: 242



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

Enquadramento Macroeconómico

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

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

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

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

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

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

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

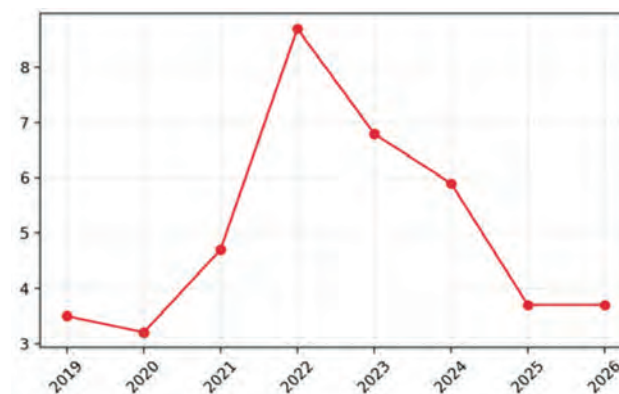
PIB Mundial (var % YoY) 2019 - 2026¹



Evolução de Taxas de Inflação²



Inflação global (média anual, %) 2019-2026¹



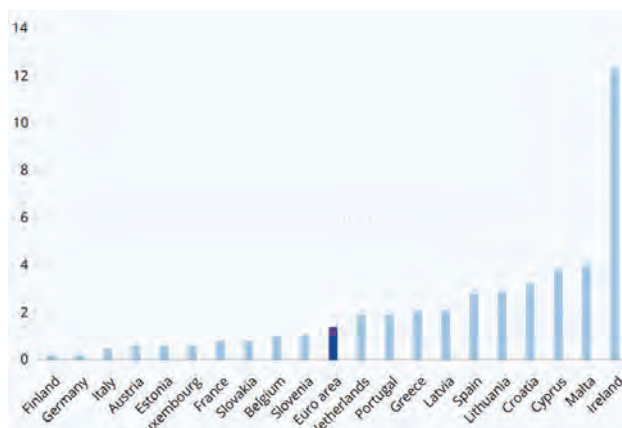
¹ Fonte: IMF World Economic Outlook

² Fonte: www.oecd.org.

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

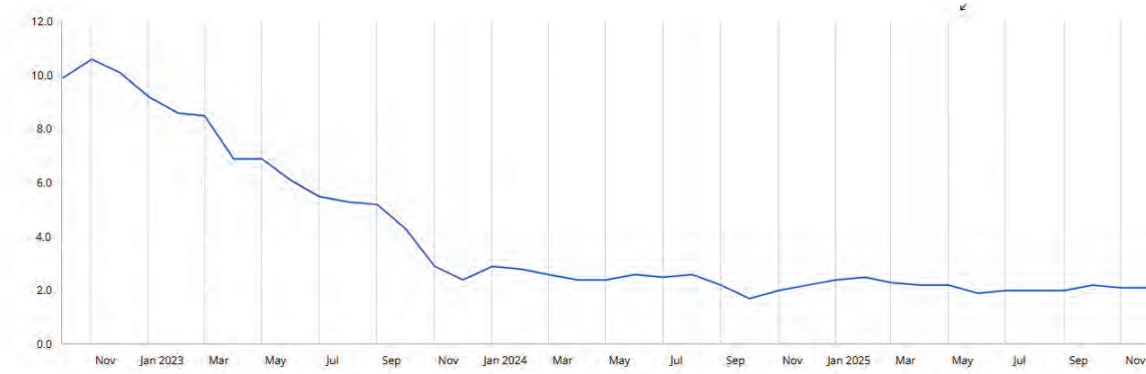
Em 2026, o crescimento do PIB da zona euro deverá situar-se entre 1,0% e 1,4%, beneficiando da política monetária mais favorável, mas vulnerável a riscos externos, como recrudescimento de tensões geopolíticas, fragmentação do comércio global, volatilidade nos mercados financeiros e energéticos e pressões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

PIB 2025 Zona EURO¹



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

Variação Inflação Zona EURO¹



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

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

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

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

¹ Fonte: www.ecb.europa.eu

A evolução recente do preço do petróleo Brent continua a representar um dos principais fatores de risco e condicionamento financeiro para o setor do transporte aéreo.

Embora o preço médio do Brent tenha permanecido volátil, a amplitude das oscilações registadas nos últimos anos situa-se num patamar inferior ao observado no auge da crise energética de 2022-2023. Em 2024, o Brent apresentou uma média anual próxima de 81 USD/barril, descendo para cerca de 79 USD/barril em 2025, refletindo simultaneamente o maior dinamismo da oferta global, sobretudo fora da OPEP+ e o abrandamento da procura mundial, associado à desaceleração económica global.

Contudo, a evolução estrutural dos preços continua marcada por fatores de instabilidade que afetam diretamente a indústria aeronáutica. Entre 2022 e 2025, os registos internos evidenciam um período de elevada volatilidade, com valores que oscilaram entre 65 e mais de 100 USD/barril, consoante o contexto geopolítico e as restrições de oferta.

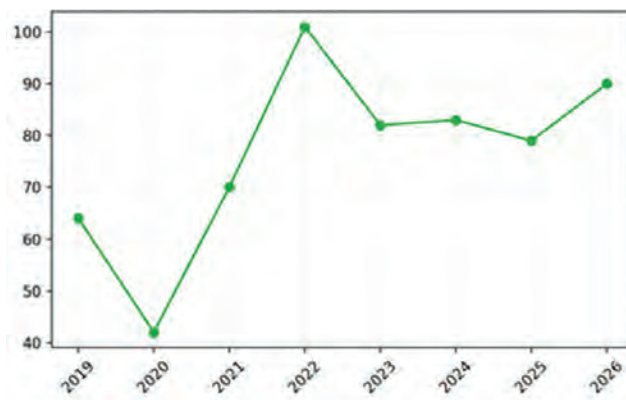
Em 2022, o preço do Brent atingiu níveis excecionais devido aos impactos da guerra na Ucrânia; a partir de 2023, observou-se uma tendência de normalização, com valores estabilizados num intervalo entre 75 e 85 USD/barril em 2024, enquanto 2025 marcou um ajustamento descendente mais expressivo, aproximando-se dos 65 USD/barril.

A volatilidade dos preços do petróleo traduz-se, assim, numa sensibilidade imediata das margens operacionais, à qual acresce apresenta a volatilidade própria que o jet fuel, frequentemente superior à do Brent, devido a fatores logísticos, geográficos e de refinação, empola o impacto nos custos unitários de operação das transportadoras.

Eventos como interrupções de produção no Médio Oriente, tensões Rússia-Ucrânia, variações nas quotas OPEP+ ou bloqueios logísticos (ex.: estreitos marítimos estratégicos) têm impacto imediato nos preços do crude e do jet fuel.

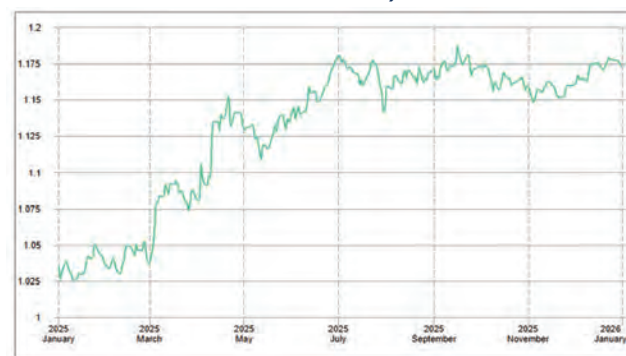
Num contexto global em que os mercados energéticos permanecem sujeitos a incerteza e fragmentação, a capacidade das transportadoras para gerir ativamente a sua exposição ao preço do petróleo, através de operações financeiras, eficiência operacional, renovação tecnológica e disciplina estratégica, será determinante para assegurar sustentabilidade económica a médio prazo.

Preço Brent (USD/Barril) 2019-2026¹



O combustível permanece historicamente a maior rubrica de custos operacionais das companhias aéreas, representando mais de 30% dos custos totais justificando a dependência direta da indústria face ao preço do crude e do jet fuel.

Evolução Cambial EUR-USD²



No plano cambial, a taxa de câmbio EUR/USD apresentou alguma volatilidade ao longo de 2025.

Após valores próximos da paridade no início do ano, o euro apreciou-se gradualmente, registando uma média anual próxima de 1,13 USD por euro, refletindo a normalização da política monetária na zona euro e ajustamentos nas expectativas quanto à economia norte americana. Esta evolução teve impacto direto nas companhias aéreas europeias, dado que uma parte relevante dos seus custos – combustível, leasing, manutenção e serviços técnicos – é denominada em dólares norte americanos.

¹ Fonte: World Bank Commodity Markets e www.eia.gov.

² Fonte: www.exchange-rates.org

Setor do Transporte Aéreo

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

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

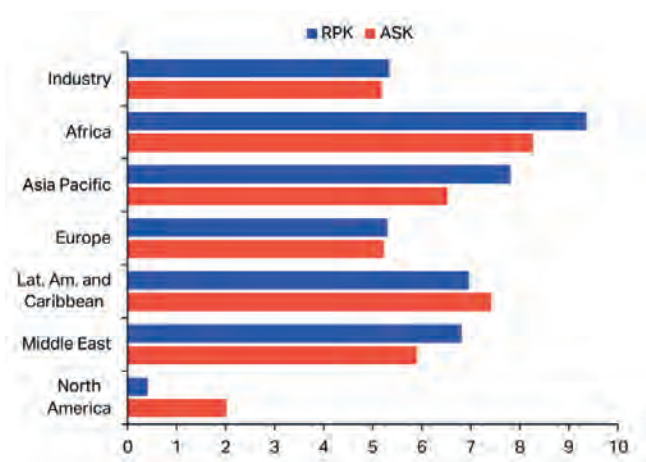
Em 2025, o transporte aéreo de passageiros consolidou a fase de normalização pós-pandemia, registando um crescimento global de 5,3% em RPK (Revenue Passenger Kilometres), em linha com a expansão da capacidade (+5,2% em ASK). Esta evolução permitiu alcançar um Passenger Load Factor médio de 83,6%, o valor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

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

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

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

Crescimento RPK/ASK 2025 por região¹

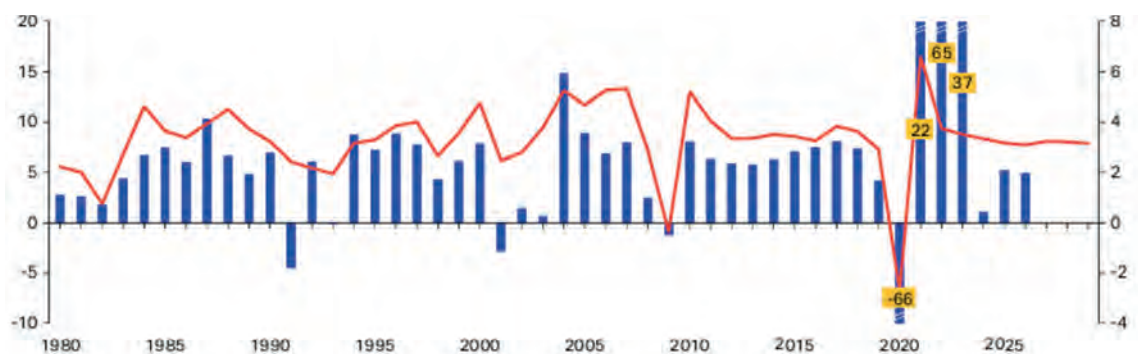


Adicionalmente, fatores como pressões salariais persistentes e escassez de mão de obra qualificada e o aumento das exigências regulatórias e dos investimentos associados à transição energética e à sustentabilidade ambiental evidenciam a elevada exposição e sensibilidade das transportadoras aéreas a choques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

Transportadoras aéreas enquanto agentes mais expostos ao risco setorial

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

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

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

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

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

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

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

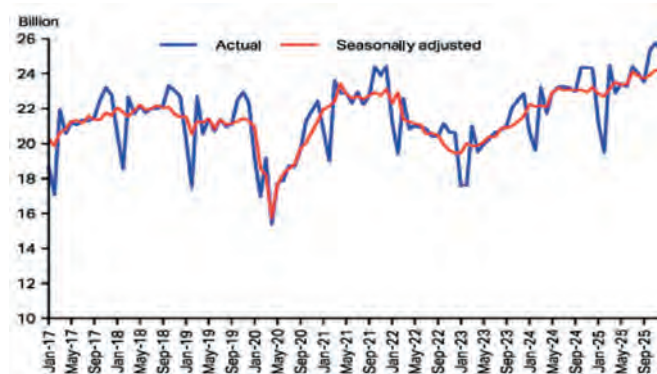
Embora estas políticas sejam essenciais para a transição energética do setor, a sua implementação representa um impacto financeiro direto e assimétrico para as transportadoras aéreas, dada a ainda reduzida disponibilidade e o elevado custo do SAF, atualmente várias vezes superior ao combustível convencional.

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

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

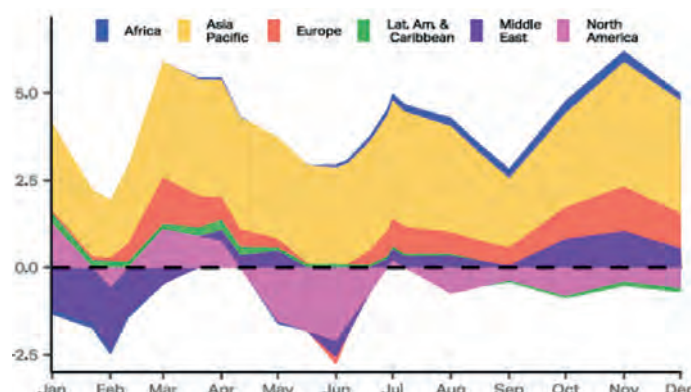
O segmento de carga aérea apresentou em 2025 um desempenho globalmente resiliente. No conjunto do ano, a procura medida em CTK cresceu cerca de 3,4%, refletindo uma trajetória de crescimento mais contida e seletiva do que no segmento de passageiros.

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

Evolução plurianual da procura (mil milhões CTK)¹

¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

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

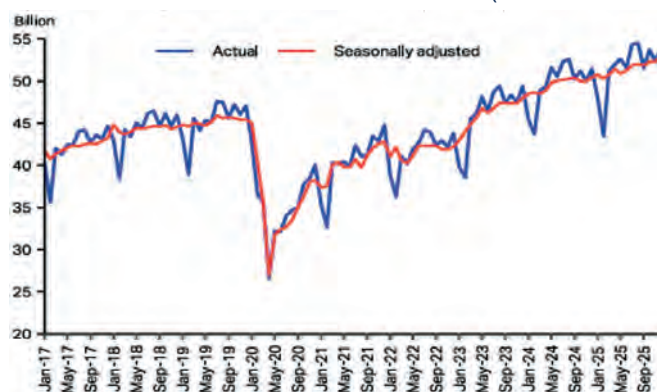


O tráfego internacional reforçou o seu peso relativo, crescendo acima do total do mercado, enquanto o segmento doméstico permaneceu mais estável. Regionalmente, a Ásia Pacífico afirmou-se como o principal motor do crescimento da carga aérea, com desempenhos robustos ao longo do ano, enquanto África manteve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

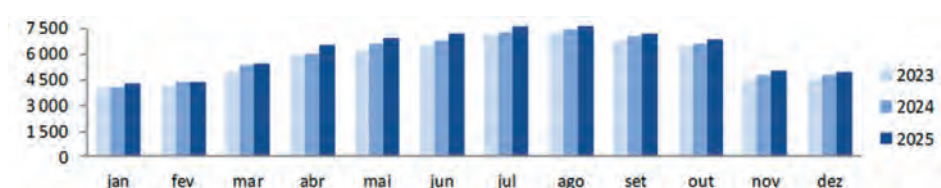
Do lado da oferta, a capacidade de carga cresceu de forma próxima da procura, permitindo uma estabilidade global dos load factors (45,7%), o que aponta para um mercado relativamente equilibrado. Observou-se ainda uma continuação da recomposição entre carga em porão (*belly cargo*) e cargueiros dedicados,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

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

Evolução plurianual da capacidade oferecida¹ (mil milhões ACTK)

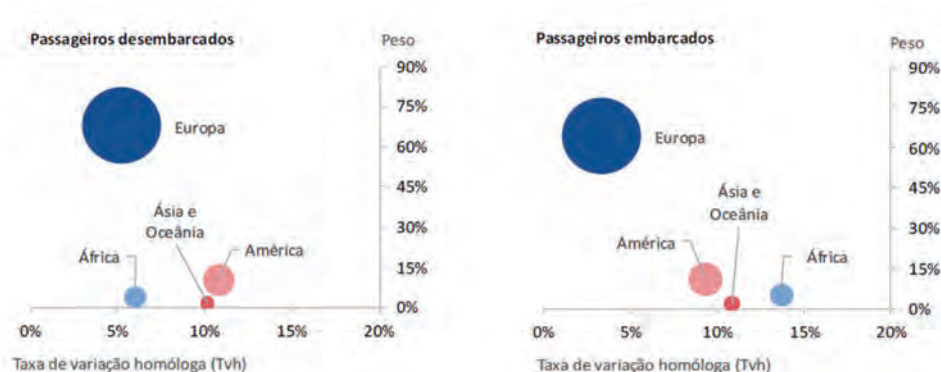


Evolução passageiros movimentados 2023-2025²



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

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



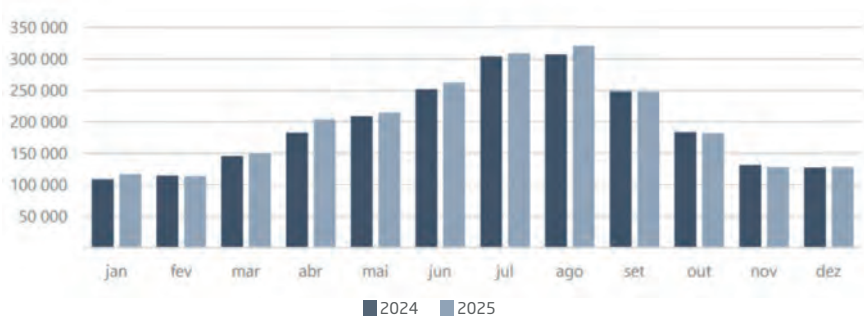
¹ Fonte: IATA Sustainability and Economics

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

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

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

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



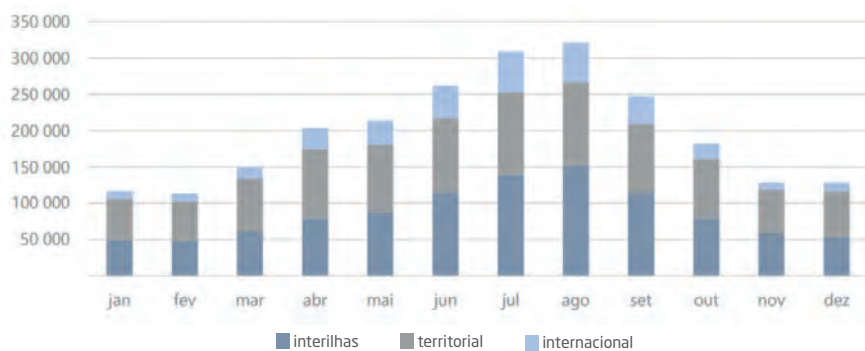
O transporte aéreo assume um carácter estrutural e insubstituível na Região Autónoma dos Açores, assegurando a mobilidade de pessoas e bens, a coesão territorial do arquipélago e a ligação da Região ao exterior.

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

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

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

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



¹ Fonte: srea.azores.gov.pt

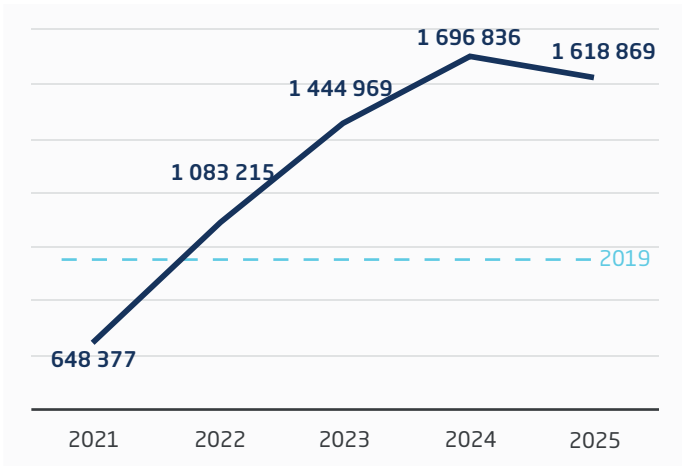


Evolução do segmento de negócio

Azores Airlines

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

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



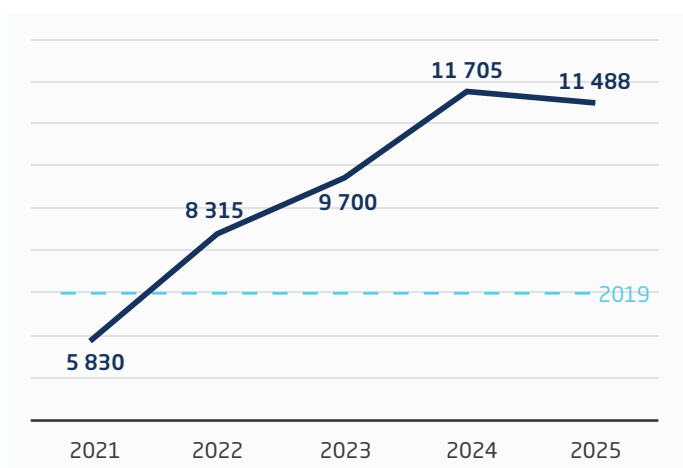
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

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

82%

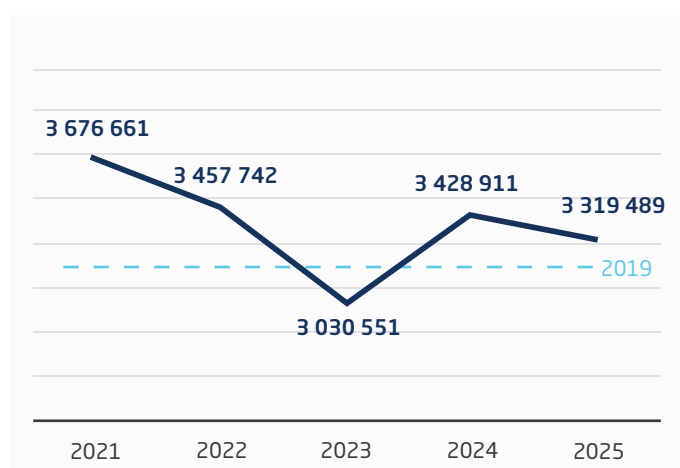
load factor

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



NÚMERO DE VOOS

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



CARGA E CORREIO (Kg)

O segmento de carga e correio totalizou 3.319 toneladas em 2025, um ligeiro decréscimo face a 2024 (3,2%), mas mantendo volumes estáveis quando comparados com a média da série 2021-2023. Apesar de os valores se apresentarem abaixo do pico registado durante o período pandémico, em que o transporte de carga assumiu uma relevância acrescida, o desempenho de 2025 confirma a continuidade de uma procura sólida e coerente com o perfil das rotas operadas.

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

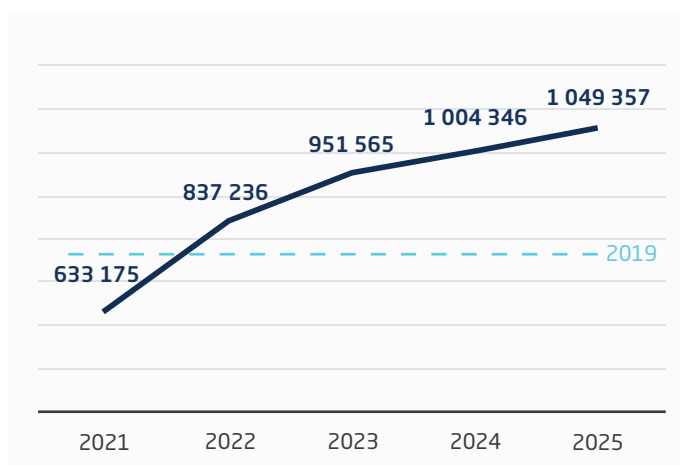
No seu conjunto, estes indicadores confirmam a maturidade operacional alcançada pela companhia, a sua capacidade de ajustar a oferta sem perda de ocupação e a manutenção de volumes robustos nos segmentos de passageiros e carga, consolidando um desempenho sólido e equilibrado ao longo de 2025.

Evolução do segmento de negócio

SATA Air Açores

A evolução do número de passageiros transportados em 2025 confirma a trajetória de crescimento sustentado da SATA Air Açores, com um total de 1.049.357 passageiros, o que representa um aumento de 4,5% face a 2024 e um crescimento acumulado de 36,9% em comparação com 2019, ano pré-pandemia.

Este desempenho evidencia não só a plena recuperação da procura, como também a consolidação de um novo patamar estrutural de atividade no mercado inter-ilhas da Região Autónoma dos Açores.



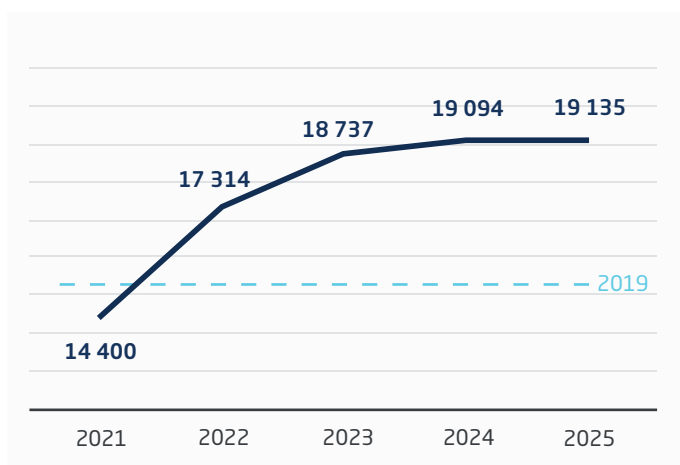
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

O reforço da mobilidade aérea regional, aliado à crescente atratividade turística e à adequação da oferta à procura, permitiu à companhia superar de forma consistente os níveis anteriores à crise sanitária, refletindo a resiliência do modelo operacional e a relevância estratégica do transporte aéreo para a coesão territorial da Região.

80%

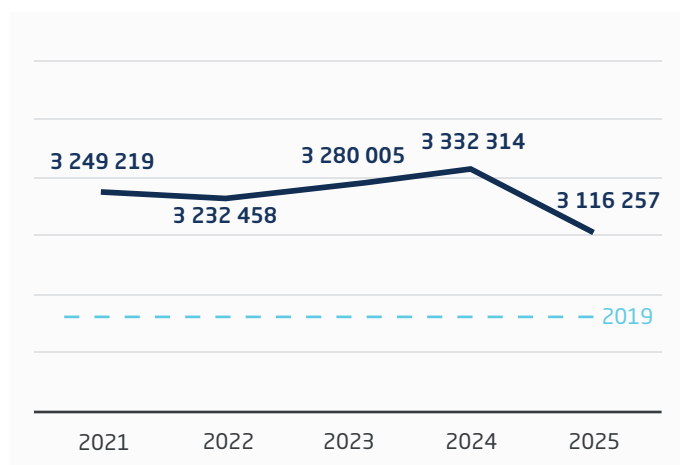
load factor

A taxa média de ocupação atingiu 80% em 2025, superando em 3 pontos percentuais o valor registado em 2024 e constituindo o nível mais elevado da série histórica recente. Esta evolução reflete uma gestão mais eficiente da oferta, com melhor adequação entre capacidade disponibilizada e procura efetiva, contribuindo positivamente para o desempenho económico e ambiental da operação.



NÚMERO DE VOOS

Em linha com a evolução da procura, o número de voos realizados em 2025 totalizou 19.135 operações, traduzindo-se numa variação marginal positiva de 0,2% face a 2024 e num crescimento de 25,1% relativamente a 2019. Este comportamento evidencia uma fase de estabilização operacional, após o ciclo de recuperação verificado nos anos anteriores, com ganhos crescentes de eficiência na utilização da capacidade instalada.

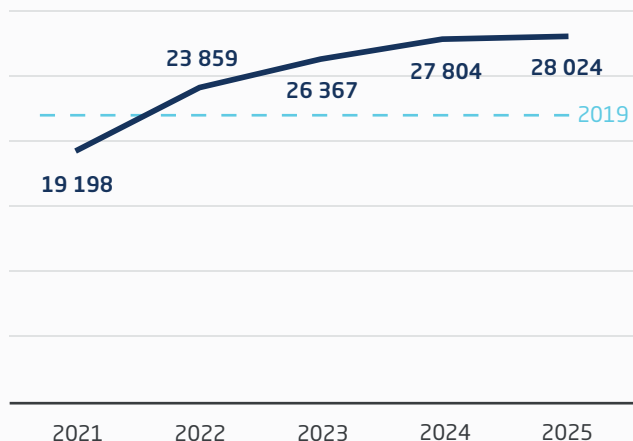


CARGA E CORREIO (Kg)

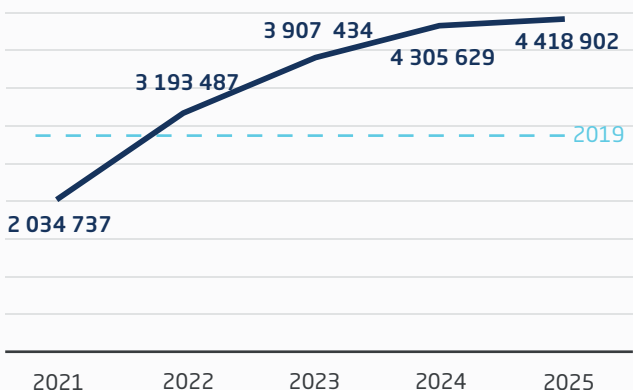
O volume de carga e correio transportado pela SATA Air Açores em 2025 totalizou 3.116.257 kg, registando uma redução de 6,5% face a 2024, após dois anos consecutivos de crescimento. Apesar desta evolução conjuntural, o nível de atividade mantém-se 10,3% acima do registado em 2019, confirmando a recuperação estrutural do segmento no período pós pandemia.

A variação observada em 2025 está associada, sobretudo, a ajustamentos na procura logística e à normalização progressiva das cadeias de abastecimento, após os desequilíbrios verificados durante e após a crise sanitária. Ainda assim, o transporte aéreo de carga continua a desempenhar um papel relevante no suporte à atividade económica regional, assegurando a conectividade, o abastecimento e a rápida circulação de bens essenciais no arquipélago.

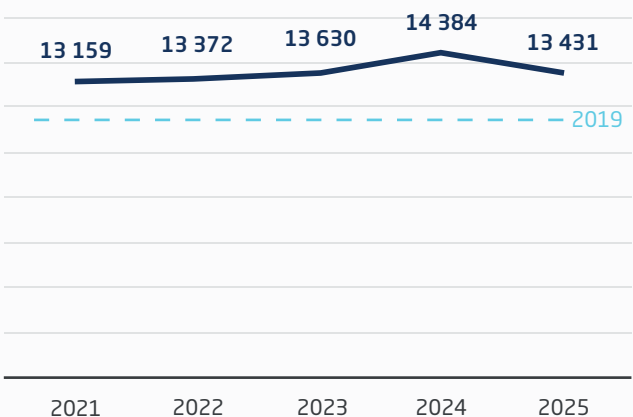
Assistência a aeronaves



VOOS ASSISTIDOS



PASSAGEIROS ASSISTIDOS



CARGA E CORREIO MANUSEADOS (Kg)

O número de voos assistidos e de passageiros assistidos evidencia uma forte expansão no período pós pandemia, atingindo em 2025 valores significativamente superiores aos registados em 2019. Este crescimento reflete não apenas o aumento da atividade aérea, mas também o reforço da capacidade operacional da empresa nas escalas açorianas.

Em 2025, foram assistidos 4.418.902 passageiros, traduzindo um crescimento de 2,6% face a 2024. Comparativamente a 2019, o aumento é de 53,8%, refletindo o reforço da atividade operacional e a crescente intensidade do tráfego aéreo na Região Autónoma dos Açores.

A atividade de assistência a aeronaves registou um crescimento significativo no período 2019-2025, acompanhando a recuperação do tráfego aéreo regional. Em 2025, foram assistidos 28.024 voos, o que representa um aumento de 0,8% face a 2024 e um crescimento acumulado de 27,7% em relação a 2019, evidenciando a consolidação desta atividade nas escalas açorianas.

A carga e correio manuseados no âmbito da assistência a aeronaves registaram uma evolução positiva até 2024, seguida de uma correção em 2025. No último ano, o volume manuseado totalizou 13.431 toneladas, correspondendo a uma redução de 6,6% face a 2024. Ainda assim, em comparação com 2019, verifica-se um crescimento de 17,4%, confirmando a consolidação da atividade logística associada ao transporte aéreo.



1%

aumento de número de voos assistidos relativamente a 2024



3%

aumento de número de pax assistidos relativamente a 2024



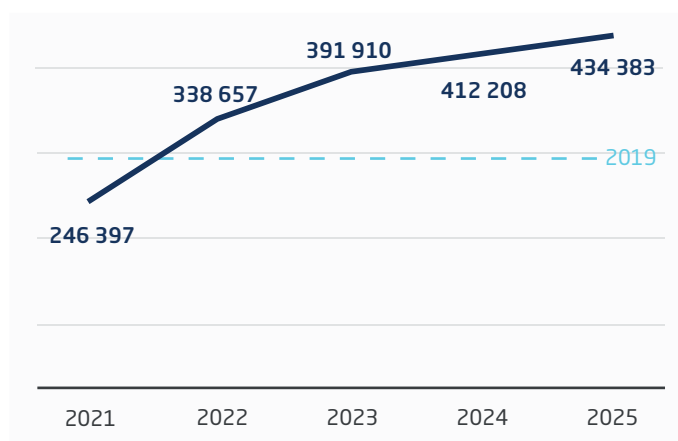
*A atividade de Assistência a Aeronaves
acompanha a dinâmica do tráfego aéreo
regional, apresentando igualmente uma
evolução muito positiva no horizonte
2019 – 2025.*



Evolução do segmento de negócio

SATA Gestão de Aeródromos

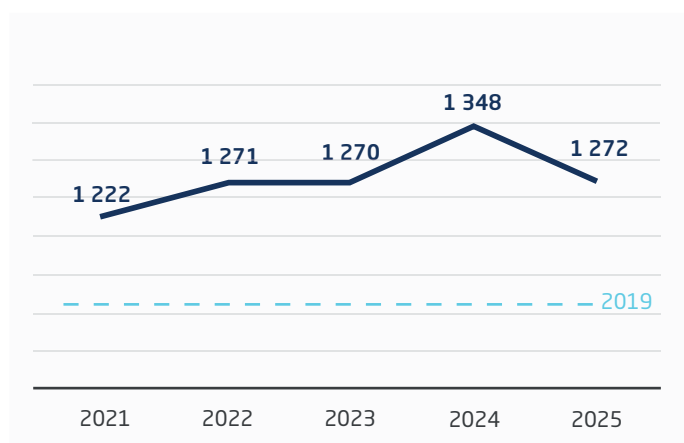
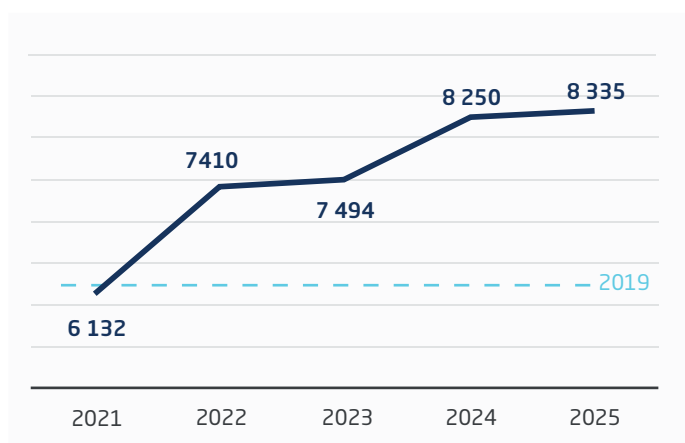
Em 2025, a atividade operacional da SATA Gestão de Aeródromos consolidou um novo patamar estrutural, significativamente acima dos níveis pré-pandemia.



MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

A procura de passageiros manteve uma dinâmica muito positiva, com 434.383 passageiros embarcados/desembarcados (+48,1% vs. 2019; +5,4% vs. 2024), destacando-se como o principal motor de crescimento e evidenciando ganhos de eficiência, com um crescimento bastante superior quando comparado ao verificado nos movimentos de aeronaves nos aeródromos regionais.





MOVIMENTO DE AERONAVES

Os movimentos de aeronaves nos cinco aeródromos da região atingiram em 2025 as 8.335 rotações (+33,9% vs. 2019; +1,0% vs. 2024) e representam uma estabilização em níveis historicamente elevados, consolidando um crescimento expressivo face a 2019 (+34%). A evolução anual residual (+1,0% vs. 2024) indica que a infraestrutura opera já num patamar maduro, reflexo da estabilidade da rede aérea e maturidade da operação inter-ilhas.

CARGA E CORREIO NOS AERÓDROMOS (TON)

No que respeita ao volume de Carga e Correio nos cinco aeródromos da Região Autónoma dos Açores, verificou-se uma redução face ao pico registado em 2024 (-5,6%), permanecendo, contudo, bastante acima do nível de 2019, em linha com a tendência de normalização da atividade iniciada em período pós pandemia.

Assim, a análise de desempenho operacional de 2025 não deve ser vista apenas como um registo de resultados, mas como a confirmação de que a SGA está a cumprir uma missão central no projeto de desenvolvimento sustentável dos Açores – mantendo as ilhas ligadas ao exterior, fortalecendo a mobilidade, apoiando a economia local e contribuindo ativamente para um futuro mais equilibrado, coeso e próspero para toda a Região Autónoma dos Açores.

A crescente robustez dos indicadores operacionais registados em 2025, com crescimentos relevantes nos movimentos de passageiros e a estabilização num patamar elevado de movimentos de aeronaves reforça precisamente esta importância.

Análise de resultados

O presente capítulo apresenta os resultados financeiros consolidados do Grupo SATA para 2025, sendo que a Azores Airlines, atualmente em processo de alienação, é apresentada como unidade operacional descontinuada.

Ganhos operacionais

Num contexto económico ainda marcado por uma dinâmica de crescimento moderado, sustentada pela consolidação da procura por mobilidade aérea regional, o Grupo SATA manteve em 2025 a trajetória de expansão do seu volume de negócios.

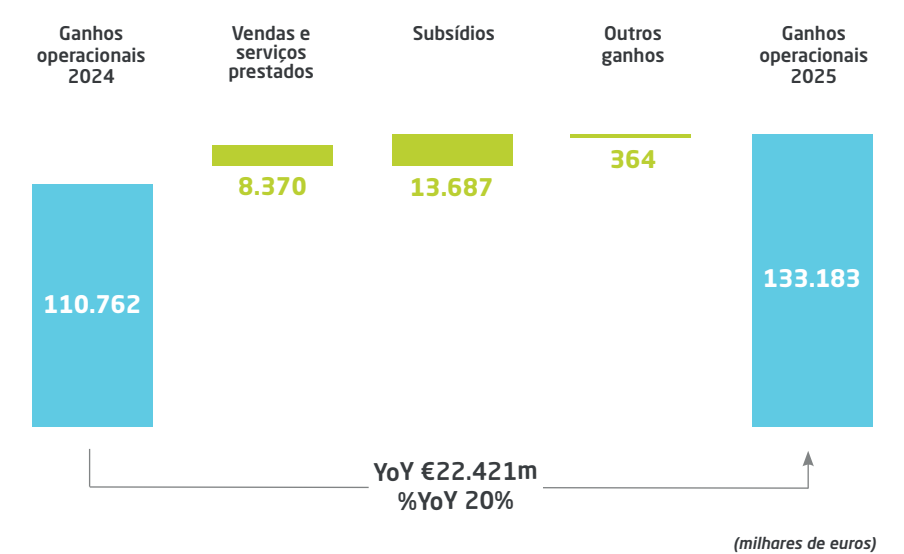
Este enquadramento permitiu evidenciar um reforço consistente dos ganhos operacionais, que ascenderam a 133 milhões de euros, correspondendo a um crescimento homólogo de 20% face a 2024 (+22 milhões de euros).

Esta evolução foi transversal às principais rubricas, destacando-se o aumento das Vendas e Serviços Prestados no âmbito da exploração aérea (+17%), bem como o reforço da rubrica de Subsídios à Exploração (+23%) recebidos como compensação financeira por contrapartida de prestação de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores.

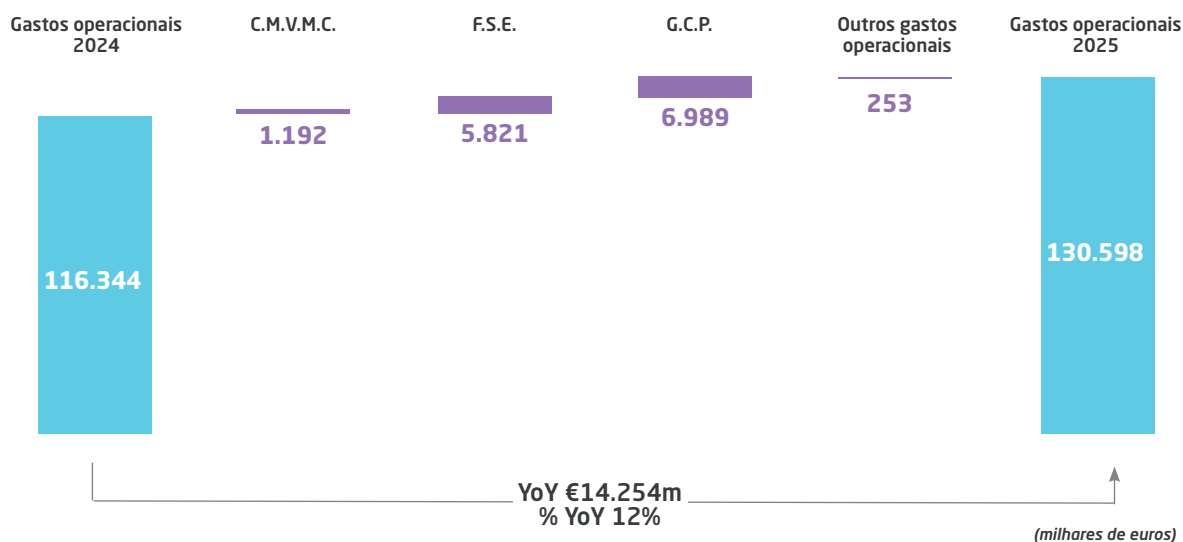
Em termos globais, o desempenho registado em 2025 confirma a continuidade da trajetória de crescimento observada no período pós-pandemia, refletindo a manutenção de um enquadramento favorável à atividade do Grupo e a consolidação do seu papel na coesão territorial.

milhares de euros	2025	2024	2023	%YoY	YoY
Vendas e serviços prestados	58.206	49.836	48.256	17%	8.370
Subsídios	74.349	60.662	54.049	23%	13.687
Outros ganhos	628	263	463	138%	364
Ganhos operacionais	133.183	110.762	102.768	20%	22.421

*Não considera imparidades (critério EBITDA).



Gastos operacionais¹



Não obstante o crescimento significativo dos ganhos operacionais em 2025 (+20%; +22 milhões de euros), a evolução dos gastos operacionais (+12%; +14 milhões de euros) traduziu-se numa pressão relevante sobre os níveis de rentabilidade, com o crescimento da base de custos operacionais, concentrado nas rubricas estruturalmente mais sensíveis, como Gastos com Pessoal e Fornecimento e Serviços Externos.

À semelhança de 2024, a rubrica de Manutenção e Aluguer de Motores registou o maior contributo para o total de Fornecimentos e Serviços Externos (F.S.E.), com 12 milhões de euros, mais 2 milhões de euros comparativamente ao ano anterior.

Este aumento reflete o impacto direto da intensificação da operação aérea e maior utilização da frota Q400 que se vem verificando desde 2022 e, consequentemente, na antecipação

dos ciclos de manutenção previstos nos respetivos programas, pressionando os custos associados à manutenção programada e corretiva nestas aeronaves.

Numa conjuntura marcada por constrangimentos na cadeia de abastecimento e por uma elevada procura por motores de reposição, o recurso ao aluguer de motores de substituição gerou encargos financeiros significativamente agravados pela atual escassez de oferta no mercado global de componentes aeronáuticos. Como consequência direta deste contexto, a companhia viu-se forçada a proceder, à contratação de capacidade adicional através de acordos de ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) para assegurar a continuidade da prestação do serviço público. Esta solução, embora necessária, implicou um impacto financeiro adicional de cerca de 3,5 milhões de euros, cerca de 1,6 milhões de euros acima do registado em 2024.

Adicionalmente as rubricas de taxas aeroportuárias e de voo (EUR 3,5M e EUR +0,8M YoY) e indemnizações a passageiros (EUR 4,2M e EUR +1,1M YoY) apresentaram acréscimos significativos, com um impacto conjunto de aproximadamente 8 milhões de euros para o total da rubrica.

Em 2025, os Gastos com Pessoal registaram um aumento de aproximadamente 7 milhões de euros face ao ano anterior, refletindo essencialmente dois fatores estruturais, como o reforço do efetivo médio e o recurso a trabalho suplementar. Por outro lado, a revisão dos acordos de empresa, concretizada ao longo do ano, de forma transversal a todos os subgrupos profissionais da empresa, impactou igualmente o aumento verificado face a 2024.

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

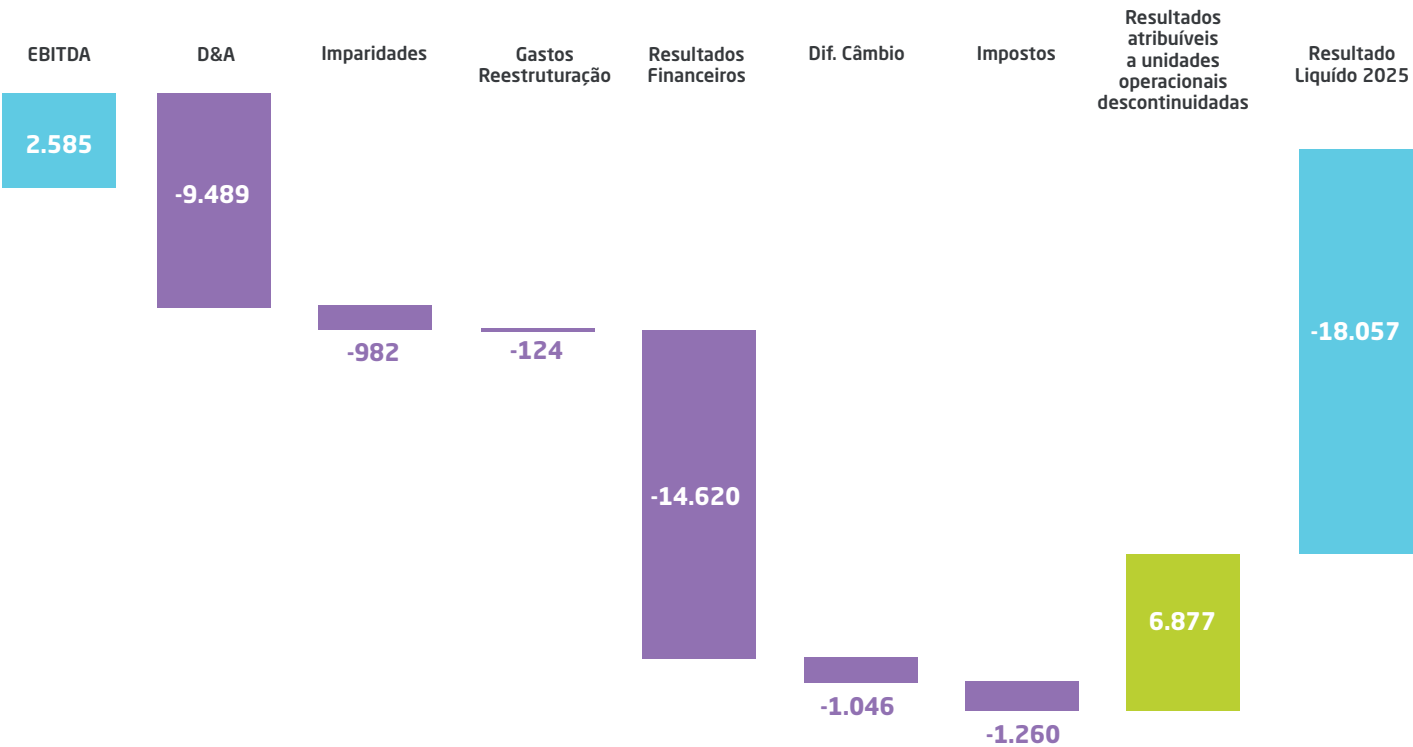
EBIT/ Resultado Operacional (milhares de euros)	2025	2024	2023	%YOY	YOY
EBITDA	2.585	-5.582	859	146%	8.167
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-9.489	-10.387	-11.170	-9%	898
Gastos de Reestruturação	-124	-2.231	-1.575	-94%	2.107
Imparidades	-982	-816	-633	20%	-166
EBIT/Resultado Operacional	-8.009	-19.015	-12.519	58%	11.006

O efeito da melhoria de 8 milhões de euros, em termos homólogos do EBITDA em 2025 refletiu-se no resultado operacional do Grupo SATA, aos quais acrescem impactos não operacionais, mas de elevada relevância para o cômputo do resultado operacional do Grupo SATA, nomeadamente, o valor de depreciações e amortizações e a rubrica de gastos de reestruturação que em 2025 geram um impacto conjunto

de aproximadamente 10 milhões de euros. Este cenário, reflexo de uma pesada estrutura de custos fixos, exerce uma pressão adicional no desempenho operacional do Grupo SATA, evidenciando a sensibilidade dos seus resultados operacionais aos efeitos adversos de eventos não previstos ou extraordinários, como o impacto dos encargos com manutenções e fretamentos não previstos.

Resultado Líquido

Em 2025, o Grupo SATA, incluindo os resultados de unidades operacionais descontinuadas, apresenta um resultado líquido negativo de 18 milhões de euros, uma recuperação significativa de 66 milhões de euros em relação aos 84 milhões de euros negativos registados em 2024.



Esta evolução face ao ano anterior, resulta da melhoria verificada ao nível de EBITDA (EUR +8,2M), à qual acresce a redução de 2 milhões de euros registada na rubrica de Gastos de Reestruturação.

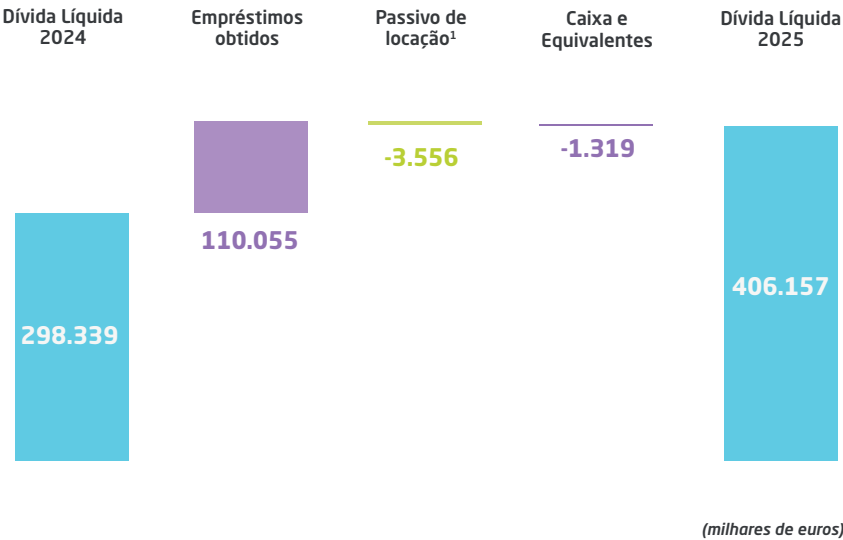
Os resultados financeiros situaram-se nos 15 milhões de euros negativos, um valor superior em 3 milhões de euros em termos homólogos, resultado do aumento dos encargos com financiamentos bancários e diferenças cambiais desfavoráveis.

A unidade operacional descontinuada (Azores Airlines) apresenta um contributo positivo de 7 milhões de euros para o Grupo SATA, uma melhoria significativa face aos valores registados em 2024 (EUR 53M).

Assim o resultado líquido do Grupo SATA (considerando unidades operacionais continuadas e descontinuadas) apresenta um valor negativo em 2025 de 18 milhões de euros, apresentando uma variação positiva face a 2024 de 66 milhões de euros.

Dívida Líquida

Durante o exercício de 2025, o valor de dívida líquida registou um aumento em termos homólogos de cerca de 108 milhões de euros, por via do crescimento do valor de financiamentos bancários na ordem dos 110 milhões de euros, mitigado pela redução dos valores de passivos de locação financeira¹.



Capital Próprio

O Grupo SATA encerra o exercício de 2025 com Capital Próprio de 308 milhões de euros negativos | %YoY: 3%

¹ Passivos de locação excluindo locações de ativos em direito de uso.

Sobre o relatório

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

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

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

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

Verificação externa

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

Contactos

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



Glossário

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

AZEA Aliança Zero Emissões para a Aviação.

BCE Banco Central Europeu.

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

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

CELE Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

CO₂ Dióxido de Carbono.

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

EBIT Earnings Before Interest and Taxes.

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

EPD Encarregado de Proteção de Dados.

ERA European Regional Airlines Association.

ESG Environmental, Social, and Corporate Governance.

ETS Emissions Trading System.

FUEL Combustível.

GEE Gases com Efeito de Estufa.

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

GSE Ground Support Equipment.

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

HICO Índice harmonizado de preços no consumidor.

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

ICOP IATA Carbon Off set Program.

IEEnvA Environmental Assessment Program.

INE Instituto Nacional de Estatística.

IFRS International Financial Reporting Standards.

Jet fuel Combustível para aviões.

Load Factor Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

ODS Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

ONG Organização privada sem fins lucrativos.

OPEP Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

OSP Obrigações de serviço público.

PIB Produto Interno Bruto.

p.p. Pontos percentuais.

R.A.A. Região Autónoma dos Açores.

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

RSU Resíduos sólidos urbanos.

SAF Sustainable Aviation Fuel.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SPER Setor Público Empresarial Regional.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

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

SUP Plástico de utilização única.

t CO₂e Toneladas de CO₂ equivalente.

UE União Europeia.



Ponta Delgada, 28 de maio de 2026

Conselho de Administração



Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Presidente)



Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)



Bernardo António Oliveira
(Administrador)



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



Relato da Taxonomia Ambiental FY 2025

Enquadramento

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

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

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

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

Análise de elegibilidade

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

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

	Valor total do KPI (€)	Proporção das atividades económicas elegíveis para a taxonomia (%)	Proporção das atividades económicas não elegíveis para a taxonomia (%)
Volume de Negócios	58.206.402	80	20
Capex	16.337.021	81	19

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

Em 2025, o denominador da proporção do volume de negócios ascendeu ao valor de 58.206.402€ que corresponde ao total das vendas e prestações de serviços apresentado na demonstração de resultados consolidada. O volume de negócios considerado como elegível corresponde ao valor associado à “exploração aérea - voos regulares”. O detalhe das vendas e prestações de serviços pode ser consultado nas notas 3.20 e 27 do anexo às demonstrações financeiras consolidadas.

Em 2025, o denominador da proporção do Capex ascendeu ao valor de 16.337.021€ que corresponde aos acréscimos efetuados aos ativos fixos tangíveis, intangíveis e ativos sob direto de uso. O Capex considerado como elegível corresponde ao valor associado às adições efetuadas no âmbito dos transportes aéreos. O detalhe dos ativos mencionados pode ser consultado nas notas 3.3, 3.4, 6 e 7 do anexo às demonstrações financeiras consolidadas.

Próximos passos na aplicação da Taxonomia

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



Metodologias

Notas metodológicas gerais

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

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

Dados de atividade (DA)

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

Fator de emissão (FE)

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

Potencial de Aquecimento Global (PAG)

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

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

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

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

Metodologias usadas para o cálculo ou medição de emissões

Combustíveis (equipamentos fixos)

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

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

Combustíveis (fontes móveis)

Metodologia para recolha de dados (Frota terrestre):

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

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

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

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

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

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

Emissões fugitivas

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

Consumo de eletricidade nas instalações e veículos elétricos

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

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

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

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

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

Âmbito 1

Âmbito 2

Metodologias

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

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

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

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

SATA Holding, S.A.

Demonstrações Financeiras Consolidadas
31 de dezembro de 2025

Índice das Demonstrações Financeiras Consolidadas

Demonstração da posição financeira consolidada	4
Demonstração de resultados consolidados	5
Demonstração do rendimento integral consolidado	6
Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados.....	7
Demonstração dos fluxos de caixa consolidados.....	8
Anexo às demonstrações financeiras consolidadas	9
1. Introdução	9
1.1 AUXÍLIOS DO ESTADO	11
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	13
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	16
1.4 CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES	23
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas.....	24
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	24
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	25
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS.....	26
3. Políticas contabilísticas materiais	28
3.1 CONSOLIDAÇÃO.....	28
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL	29
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	30
3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS	31
3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	32
3.6 ATIVOS FINANCEIROS	32
3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	35
3.8 INVENTÁRIOS.....	35
3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	36
3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	36
3.11 CAPITAL SOCIAL.....	36
3.12 PASSIVOS FINANCEIROS	36
3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	37
3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	37
3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	38
3.16 PROVISÕES.....	40
3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	40
3.18 LOCAÇÕES	41
3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	42
3.20 RÉDITO.....	43
3.21 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO	44
3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADOS	45

3.23 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA E PASSIVOS ASSOCIADOS A ATIVOS NÃO	
CORRENTES.....	46
DETIDOS PARA VENDA	46
 4 Políticas de gestão do risco financeiro	 47
I) RISCO DE TAXA DE CÂMBIO	47
II) RISCO DE CRÉDITO	49
III) RISCO DE LIQUIDEZ	50
IV) RISCO DE TAXA DE JURO	51
V) RISCO DE PREÇO DE COMBUSTÍVEL	52
VI) RISCO DE MERCADO	53
VII) GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL	54
 5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	 54
5.1 PROVISÕES (NOTA 18).....	55
5.2 PROVISÃO DE <i>REDELIVERY</i> (NOTA 18).....	55
5.3 PRESSUPOSTOS ATUARIAIS E BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO (NOTA 20).....	56
5.4 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS (NOTA 6).....	56
5.5 IMPARIDADES (NOTAS 10, 11 E 13).....	57
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22).....	57
5.7 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 9)	57
5.8 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO CORRENTES ASSOCIADOS AO TRANSPORTE AÉREO (NOTA 6).....	58
5.9 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 19)	58
5.10 <i>HEDGING</i> CAMBIAL (NOTA 17)	59
 6. Ativos fixos tangíveis.....	 60
 7. Ativos Intangíveis.....	 64
 8. Investimentos financeiros	 66
 9. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	 66
 10. Inventários	 68
 11. Clientes.....	 69
 12. Imposto sobre o rendimento a receber e a pagar.....	 70
 13. Outras contas a receber.....	 71
 14. Outros ativos correntes e não correntes.....	 73
 15. Caixa e equivalentes de caixa	 74
 16. Capital.....	 75
 17. Reservas.....	 75
 18. Provisões	 76

19. Empréstimos obtidos e Passivos de locação	78
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros	82
21. Fornecedores	87
22. Documentos pendentes de voo	87
23. Outras contas a pagar	87
24. Outros passivos correntes	89
25. Ativos e passivos financeiros por categoria	90
26. Justo valor de ativos e passivos	91
27. Vendas e Prestação de serviços	91
28. Subsídios à exploração	92
29. Fornecimentos e serviços externos	92
30. Gastos com o pessoal e Reestruturação	94
31. Outros rendimentos e ganhos	95
32. Outros gastos e perdas	96
33. Resultados financeiros	96
34. Imposto do exercício	97
35. Ativos e passivos não correntes detidos para venda e operações descontinuadas	98
36. Compromissos	101
37. Contingências	101
38. Perímetro da consolidação	102
39. Partes relacionadas	103
40. Eventos subsequentes	104
41. Matérias ambientais	107

Demonstração da posição financeira consolidada

	Nota	2025	2024
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	50 051 276	46 398 884
Ativos intangíveis	7	135 488	155 406
Investimentos financeiros	8	47 288	47 288
Ativos por impostos diferidos	9	6 851 209	7 957 477
Outras contas a receber	13	246 962	256 922
Outros ativos não correntes	14	921 736	17 169
		58 253 960	54 833 147
Corrente			
Inventários	10	3 662 027	4 109 263
Clientes	11	2 323 449	2 461 878
Outras contas a receber	13	71 732 886	43 185 083
Imposto sobre o rendimento a receber	12	-	3 082
Outros ativos correntes	14	2 579 806	2 206 720
Caixa e equivalentes de caixa	15	1 126 481	2 445 805
		81 424 649	54 411 831
Ativos não correntes detidos para venda	35	293 170 834	247 207 700
Total do Ativo		432 849 443	356 452 678
Capital Próprio			
Capital social	16	215 497 101	215 497 101
Outras reservas	17	2 585 118	(10 217 849)
Reservas de conversão cambial	17	422 081	412 123
Outras variações no capital próprio	17	(3 000 000)	-
Resultados acumulados	17	(505 236 247)	(421 986 280)
Resultado líquido do exercício		(18 057 215)	(83 728 233)
Total Capital Próprio		(307 789 162)	(300 023 138)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	18	4 737 150	853 982
Empréstimos obtidos	19	283 399 435	204 338 129
Passivos de locação	19	17 376 881	22 801 474
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	18 618 900	21 877 668
		324 132 367	249 871 254
Corrente			
Empréstimos obtidos	19	103 189 990	72 196 369
Passivos de locação	19	4 500 267	4 763 067
Fornecedores	21	24 789 025	26 113 745
Outras contas a pagar	23	21 575 333	25 034 506
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	135 674	73 358
Outros passivos correntes	24	7 333 464	5 740 993
Documentos pendentes de voto	22	627 565	617 408
		162 151 318	134 539 447
Passivos associados a ativos não correntes detidos para venda	35	254 354 920	272 065 116
Total Passivo		740 638 605	656 475 816
Total do Capital Próprio e Passivo		432 849 443	356 452 678

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

Demonstração de resultados consolidados

	Nota	2025	2024
Vendas e serviços prestados	27	58 206 402	49 835 956
Subsídios à exploração	28	74 348 992	60 662 487
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(3 928 970)	(2 737 364)
Fornecimentos e serviços externos	29	(57 719 231)	(51 898 527)
Gastos com o pessoal	30	(67 539 800)	(60 551 275)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(11 056)	(4 553)
Outros rendimentos e ganhos	31	627 718	263 335
Outros gastos e perdas	32	(1 398 572)	(1 151 827)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		2 585 483	(5 581 769)
Gastos de reestruturação	30	(123 879)	(2 230 849)
Gastos de depreciação e de amortização	6 e 7	(9 488 599)	(10 386 890)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11 e 13	(1 108 959)	(797 290)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	126 905	(18 677)
Resultado operacional		(8 009 048)	(19 015 476)
Gastos financeiros	33	(14 619 777)	(11 388 363)
Rendimentos financeiros	33	266	33 048
Diferenças de câmbio líquidas	33	(1 046 120)	14 091
Resultados antes de impostos		(23 674 679)	(30 356 701)
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	(1 259 864)	(124 883)
Resultado líquido do exercício das atividades em continuação		(24 934 544)	(30 481 584)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas		6 877 328	(53 246 649)
Resultado líquido do exercício		(18 057 215)	(83 728 233)

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

Demonstração do rendimento integral consolidado

	<u>Nota</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Resultado líquido do exercício		(18 057 215)	(83 728 233)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que podem reclassificar por resultados			
Variação de justo valor de ativos financeiros disponíveis para venda			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura	17	12 020 036	(7 180 951)
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	23	782 931	(1 476 277)
Diferenças de conversão cambial	17	9 958	23 604
		<u>12 812 925</u>	<u>(8 633 624)</u>
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	478 265	(10 099 712)
Impacto fiscal	9	-	-
		<u>478 265</u>	<u>(10 099 712)</u>
Outros rendimentos do exercício		<u>13 291 191</u>	<u>(18 733 336)</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(4 766 025)</u>	<u>(102 461 569)</u>
Rendimento integral atribuível aos acionistas da decorre de			
Atividades em continuação		(23 663 389)	(41 746 747)
Unidades operacionais descontinuadas		18 897 364	(60 714 822)
		<u>(4 766 025)</u>	<u>(102 461 569)</u>

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

Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Reserva de conversão Cambial	Outras variações no capital próprio	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 janeiro de 2024		215 497 101	-	(1 560 621)	388 519	-	(374 259 165)	(37 627 403)	(197 561 569)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(37 627 403)	37 627 403	-
Rendimento integral do exercício		-	-	-	23 604	-	-	(83 728 233)	(83 704 629)
Remensurações de planos de benefícios	20	-	-	-	-	-	(10 099 712)	-	(10 099 712)
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	13	-	-	(1 476 277)	-	-	-	-	(1 476 277)
Derivados de cobertura do risco cambial	17	-	-	(7 180 951)	-	-	-	-	(7 180 951)
		-	-	(8 657 228)	23 604	-	(47 727 114)	(46 100 830)	(102 461 569)
A 31 dezembro de 2024		215 497 101	-	(10 217 849)	412 123	-	(421 986 279)	(83 728 233)	(300 023 138)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(83 728 233)	83 728 233	-
Remensurações de planos de benefícios	20	-	-	-	-	-	478 265	-	478 265
Justo valor de instrumentos financeiros derivados	23	-	-	782 932	-	-	-	-	782 932
Derivados de cobertura do risco cambial	17	-	-	12 020 036	-	-	-	-	12 020 036
Redução de capital social não realizado	17	-	-	-	-	(3 000 000)	-	-	(3 000 000)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	9 958	-	-	(18 057 215)	(18 047 257)
		-	-	12 802 968	9 958	(3 000 000)	(83 249 968)	65 671 018	(7 766 024)
A 31 de dezembro de 2025		215 497 101	-	2 585 118	422 081	(3 000 000)	(505 236 247)	(18 057 215)	(307 789 162)

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

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

	Nota	2025	2024
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		469 243 363	495 788 594
Pagamentos a fornecedores		(374 913 378)	(395 596 240)
Pagamentos ao pessoal		(127 999 036)	(119 518 865)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(25 553 786)	(18 552 613)
Caixa gerada pelas operações		(59 222 837)	(37 879 124)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(94 906)	(292 384)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	43 128 589	56 790 734
Outros recebimentos/ pagamentos		(7 794 637)	1 689 416
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(23 983 790)	20 308 642
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Recebimentos provenientes de:			
Outros ativos		716 270	-
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(30 342 143)	(14 370 029)
Ativos intangíveis	7	-	(145 696)
Aplicação em outros ativos financeiros	14	(3 279 729)	-
Outros ativos		-	(1 707 954)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(32 905 602)	(16 223 679)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	170 604 000	87 474 500
Contratação instrumentos derivados		-	1 122 600
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(60 535 686)	(30 483 226)
Passivos com obrigações contratuais	19	(38 412 469)	(36 833 860)
Juros e gastos e similares	33	(14 026 507)	(9 999 335)
Juros de passivos com obrigações contratuais	33	(7 503 156)	(9 138 526)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		50 126 183	2 142 153
Variação de caixa e equivalentes de caixa		(6 763 210)	6 227 117
Efeitos das diferenças de câmbio		(137 349)	48 177
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício (incluindo ativos classificados como ativos não correntes detidos para venda)	15	10 249 673	3 974 379
Ativos não correntes detidos para venda	35	(2 222 633)	(7 803 868)
Caixa e equivalentes de caixa no fim do exercício	15	1 126 481	2 445 805

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

Anexo às demonstrações financeiras consolidadas

1. Introdução

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

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

Adicionalmente, e tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia, a presente informação financeira consolidada considera a classificação dos ativos e passivos da subsidiária Azores Airlines como ativos e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda e os respetivos resultados apresentados como unidades operacionais descontinuadas, nos termos da IFRS 5.

Esta classificação foi inicialmente efetuada no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, no âmbito do processo de privatização então em curso, mantendo-se à data de 31 de dezembro de 2025, não obstante a não conclusão da operação nesse exercício. O Conselho de Administração considera que permanecem cumpridos os critérios previstos na IFRS 5, designadamente a existência de um plano ativo de alienação, o elevado grau de probabilidade de concretização da transação e o compromisso continuado do acionista e da gestão na sua execução, enquadrado na prorrogação do prazo de execução do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026.

No âmbito do mesmo Plano de Reestruturação, e na sequência do processo de *carve-out* da unidade de negócio de assistência em escala (*handling*), os ativos e passivos associados a esta unidade são igualmente apresentados, à data de 31 de dezembro de 2025, como ativos não correntes detidos para venda e passivos associados, em conformidade com os requisitos da IFRS 5.

Atendendo, contudo, ao grau de integração operacional e financeira desta atividade à data de relato e à fase do processo de autonomização, o Conselho de Administração considera que não se encontram reunidas as condições para a sua qualificação como unidade operacional descontinuada, pelo que os respetivos resultados continuam a ser apresentados nas rubricas correntes da demonstração de resultados consolidada.

Ver descrição detalhada dos processos de privatização na Nota de Reestruturação societária do Grupo SATA na Nota 1.3 e decomposição dos ativos e passivos associados classificados como detidos para venda na Nota 35.

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

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

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Air Açores e encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no nº 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA¹. Em termos cronológicos relativamente à prestação do Serviço Público inter-ilhas:

- Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a SATA Air Açores ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009.
- A 7 de setembro de 2009, a SATA Air Açores renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, pelo prazo de cinco anos a contar daquela data.
- A 24 de setembro de 2014, foi assinado, entre a SATA Air Açores e a RAA, um Ajuste Direto para o período de outubro de 2014 a março de 2015.
- A 1 de abril de 2015, foi assinado entre a SATA Air Açores e a RAA o segundo Ajuste Direto, para o período de abril a setembro de 2015.
- A 4 de setembro de 2015, a SATA Air Açores ganhou o Contrato das Obrigações de Serviço Público (“OSP Regionais”) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015 até setembro de 2020.
- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto do Contrato das OSP Regionais de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, para o período de outubro de 2020 a março de 2021².
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, por contrato a celebrar entre a RAA e a SATA Air Açores, o qual veio a ser celebrado a 31 de março de 2021³.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar, entre a RAA e a SATA Air Açores, um novo ajuste direto da concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, para o período de 1 a 31 de outubro de 2021⁴.
- A 28 de setembro de 2021, foi assinado entre a RAA e a SATA Air Açores o Contrato das OSP Regionais de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de 1 de novembro de 2021 até 31 de outubro de 2026⁵.

A atividade de transporte aéreo regular fora do Arquipélago dos Açores é realizada pela Azores Airlines, que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio. A Azores Airlines, com a sua frota de 9 aviões (2 Airbus A320, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e 2 A320 NEO), todos eles em regime de locação, opera rotas,

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

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

³ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021, de 25 de março, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 44, de 25 de março de 2021

⁴ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 161, de 20 de setembro de 2021

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

⁷ Cf. dados divulgados pela OMS.

ao abrigo das Obrigações de Serviço Público (“OSP Territoriais”) dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

A SATA Gestão de Aeródromos tem como objeto social a exploração, em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na Aerogare das Flores. O Governo Regional dos Açores (“GRA”), em resultado de concurso público, atribuiu a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado em 1 de julho de 2005. Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. A SATA Gestão de Aeródromos completou, no decorrer de 2025, a segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020, terminando a 30 de junho de 2025. Em 5 de setembro de 2024 o GRA solicitou à SATA Gestão de Aeródromos a continuação do referido contrato de concessão por mais 6 meses, por forma a fazer coincidir o ano da concessão com o ano económico, de acordo com as cláusulas previstas no contrato, até 31 de dezembro de 2025, o qual mereceu concordância por parte da empresa. Em 12 de maio de 2025, pela Resolução do Conselho do Governo n.º 74/2025, foi autorizada a abertura de um concurso público com vista à adjudicação da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na aerogare das Flores, para um prazo de 5 anos, com possibilidade de prorrogação por um período adicional de, no máximo, 5 anos (de 2026 a 2035). A proposta da SATA Gestão de Aeródromos foi submetida dentro do prazo estabelecido no procedimento concursal, tendo a concessão sido subsequentemente adjudicada à referida empresa. O novo contrato de concessão, aplicável ao período de 2026-2030, foi celebrado após a obtenção do respetivo visto do Tribunal de Contas e produzirá efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026, nos termos definidos no procedimento e na Resolução do Conselho do Governo.

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

Contexto da atividade do Grupo SATA

1.1 Auxílios do Estado

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

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores⁶;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 11,9 milhões de euros, a favor do Grupo SATA (3,8 milhões de euros a favor da SATA Air Açores e 8,1 milhões de euros a favor da Azores Airlines), como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho

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

de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus⁷;

- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários⁸;
- a 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de euros⁹;
- A 7 de junho de 2022 aprovou i) um empréstimo direto de 144,5 milhões de euros, ii) uma assunção de dívida de 173,8 milhões de euros, totalizando 318,25 milhões de euros a converter em capitais próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras¹⁰.

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

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

A Comissão avaliou o Plano de Reestruturação, que define um pacote de medidas para racionalizar as operações do Grupo SATA e reduzir os custos. Para tal, o Plano prevê i) a alienação de pelo menos 51% a 85% das ações da Azores Airlines, ii) o *carve-out* / alienação do negócio do *handling*, iii) a reestruturação societária do Grupo SATA à data, com a criação de uma holding SATA para ter o controlo das três empresas, em substituição do modelo em que a holding era a SATA Air Açores. Além disso, o Grupo SATA está inibido de efetuar quaisquer aquisições e terá uma quantidade máxima de frota que não pode exceder até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes à data do transporte aéreo.

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

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

⁷ Cf. State aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal – COVID-19 – SATA Compensation of damages resulting from extraordinary events – esta decisão contempla, ainda, um valor adicional de Eur 8M para a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

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

⁹ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

¹⁰ Cf. State aid SA.58101 (2020/C ex 2020/N) and SA.62043 (2021/C ex 2021/N) which Portugal is planning to implement for rescuing and restructuring the SATA Group

contrapartida da conta a pagar ao GRA. Com os referidos montantes, em 2023, foram realizados aumentos de capital em espécie, na SATA Air Açores, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 102,8 milhões de euros, conforme descrito no ponto “Capitalização da SATA Air Açores” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA, tendo os restantes 215,5 milhões de euros sido cedidos pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”) à SATA Holding conforme descrito no ponto “(I) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA.

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

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

Atendendo à evolução dos pressupostos subjacentes ao Plano de Reestruturação Aprovado, bem como o contexto económico e operacional verificado após a sua implementação inicial, foi, em dezembro de 2025 solicitada a prorrogação do prazo para o cumprimento integral das medidas nele previstas. Na sequência desse pedido, a Comissão Europeia aprovou a extensão do prazo para a execução do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, mantendo-se o Grupo SATA vinculado ao cumprimento dos objetivos e compromissos assumidos junto da Comissão Europeia. Nesse contexto, foi igualmente determinada a obrigação de restituição parcial do auxílio de Estado anteriormente concedido, no montante de 3 milhões de euros, como condição associada à referida prorrogação (Nota 17).

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

1.2 Plano de Reestruturação

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

- **Utilização reduzida da Frota: 40-50% abaixo benchmark block hours por avião**, evidenciando um plano de rede historicamente bastante dependente do tráfego sazonal e ausência de voos noturnos;
- **Disrupções operacionais: custos de ACMI e compensação de passageiros**. Os custos de compensação aumentaram de 1,5 milhões de euros em 2015 para 4,5 milhões de euros em 2019, devido a irregularidades, sendo que em 2018, o custo de ACMIs, para resolver disrupções, ascenderam a mais de 15 milhões de euros;
- **Custos extra Manutenção: elevados custos não recorrentes e reservas**. A frota antiga precisou de forte manutenção corretiva com custos de cerca de 3,2 milhões de euros com reparações extra em 2019. Adicionalmente, existiu a necessidade de provisões superiores a 7,4 milhões de euros em 2019;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O Plano de Reestruturação foi concebido com base em pressupostos macroeconómicos e operacionais que refletiam, à data da sua formulação, as melhores projeções disponíveis. No entanto, a evolução verificada de variáveis críticas como a dinâmica da procura, a pressão verificada no sector para o incremento de rubricas relevantes de custo, nomeadamente os custos com pessoal, custos com combustíveis e custos com taxas aeroportuárias, revelou desvios significativos face ao cenário inicialmente previsto no Plano de Reestruturação Aprovado, para os níveis de EBITDA e resultados líquidos, nomeadamente no ano de 2024. Embora estes desvios não comprometam os princípios orientadores do Plano de Reestruturação, 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 janeiro de 2026, contém 41 medidas em torno de três eixos fundamentais i) aumento de receitas, ii) redução de custos operacionais e iii) reorganização dos serviços de suporte, com um impacto estimado de 65,1 milhões de euros em resultado operacional.

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

Das referidas medidas destacam-se:

Aumento de Receitas

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

Redução de Custos Operacionais

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

Reestruturação dos Serviços de Suporte

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

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

1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitalização da SATA Air Açores

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

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

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

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em 14 de julho de 2023 verificou-se um novo aumento de capital efetuado pela SATA Holding, no montante de 11.995.390 euros, para posterior redução do

capital social e cobertura de prejuízos da SATA Air Açores, tendo-se mantido assim o valor do capital social acima referido.

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

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

- a dia 18 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BPI, S.A. referente ao contrato e empréstimo, no montante de 40.000.000 euros, celebrado a 28 de setembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BPI, S.A.
- a dia 31 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BIC Português S.A. referente ao contrato de mútuo, no montante de 30.000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.
- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007), 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).

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

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

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

Após cuidada avaliação dos mecanismos disponíveis, a SATA Air Açores determinou que o modelo jurídico mais apropriado para proceder ao *carve-out* da unidade de negócio seria através de uma Cisão Simples. O referido mecanismo jurídico, contudo, comportava desafios, maioritariamente legais e regulatórios, para a sua efetivação.

Após um conjunto de interações com a Comissão Europeia em junho de 2025, foi possível determinar as diligências necessárias a efetivar para ultrapassar as limitações existentes, os quais implicaram a recomposição do Capital Próprio da SATA Air Açores, prévio ao *carve-out*.

Assim, no dia 28 de outubro de 2025, foi aprovado em Assembleia Geral da SATA Air Açores a realização de um conjunto de passos que, tendo em consideração que a sociedade se encontrava em situação de perda de mais de metade do capital social nos termos do artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais (“CSC”), conduzem, de forma congregada à recapitalização da sociedade, nomeadamente:

i) Redução do capital social, através da extinção de 3.000.000 de ações, com o valor nominal de 5 euros cada, o que perfaz uma redução no valor global de 15.000.000 euros, todas subscritas pelo acionista único, SATA Holding, passando de 16.809.500 euros para 1.809.500 euros, nos termos e para os efeitos da alínea b) do n.º 3 do artigo 35.º e n.º 1 do artigo 123.º, ambos do CSC. Na sequência do aprovado, foi ainda efetuado um ajuste ao montante da reserva legal para o novo valor do capital social, com a redução para 361.900 euros, correspondente a 20% do novo capital social, em cumprimento do disposto no artigo 295.º do CSC.

ii) Entrada em espécie, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 27.302.061 euros;

iii) Entrada em dinheiro, por parte do acionista único, no valor de 9.143.570 euros.

Quer a conversão de empréstimos acionistas, quer a parte da entrada em dinheiro (no valor de 4.143.570 euros) foram realizadas para reintegração do capital, tendo como finalidade a cobertura de resultados transitados negativos. O valor excedente das entradas em dinheiro, no montante de 5.000.000 euros, foi destinado à constituição de uma reserva especial com condições concretas quanto ao seu carácter de permanência, que apenas poderá ser utilizada para um futuro aumento de capital ou para a cobertura de eventuais perdas da sociedade, concluindo-se assim o processo de recomposição do Capital Próprio da Empresa.

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

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

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

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

Adicionalmente, no dia 22 de maio de 2026, o GRA, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 60/2026, determina que a SATA Holding, dê início ao procedimento de alienação da totalidade do capital social da SATA Handling, dando continuidade ao processo de reestruturação do Grupo SATA e ao cumprimento das obrigações assumidas no âmbito do respetivo plano aprovado pela Comissão Europeia.

Tendo em consideração o objetivo de privatização até 31 de dezembro de 2026, à data de relato, 31 de dezembro de 2025, estão cumpridos os requisitos para a aplicação da IFRS 5 - Ativos não correntes detidos para venda e unidades operacionais descontinuadas. Atendendo, contudo, ao grau de integração operacional e financeira desta atividade à data de relato e à fase do processo de autonomização, o Conselho de Administração considera que não se encontram reunidas as condições para a sua

qualificação como unidade operacional descontinuada, pelo que os respetivos resultados continuam a ser apresentados nas rubricas correntes da demonstração de resultados consolidada.

Capitalização da Azores Airlines

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

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

Privatização Azores Airlines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No dia 22 de maio de 2026, o GRA, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 59/2026, aprova o caderno de encargos que estabelece os termos e condições do processo de alienação de uma participação não inferior a 75% do capital social da Azores Airlines, definindo o modelo de negociação particular a adotar e enquadrando o procedimento no cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia.

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

Tendo em consideração o estado atual do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines, à data de relato, 31 de dezembro de 2025, continua a verificar cumpridos os requisitos para a aplicação da IFRS 5 - Ativos não correntes detidos para venda e unidades operacionais descontinuadas.

As demonstrações financeiras consolidadas anexas (“demonstrações financeiras”) são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 28 de maio de 2026. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

1.4 Continuidade das operações

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

Não obstante a existência de incertezas materiais sobre os pressupostos subjacentes à continuidade das operações, a aplicação deste pressuposto assenta na convicção do Conselho de Administração de que estão reunidas as condições necessárias para a manutenção da atividade operacional do Grupo SATA, tendo em consideração: (i) a prossecução das medidas constantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA, cujo cumprimento se encontra a ser monitorizado por parte da Comissão Europeia, motivando a aceitação da prorrogação do prazo para a conclusão das referidas medidas até 31 de dezembro de 2026, (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA, (iii) a conclusão favorável do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines até ao final do ano de 2026, no qual se estima a conversão de dívida do Grupo SATA em capital, (iv) a conclusão favorável do processo de *carve-out* e subsequente privatização da unidade de negócio do *handling*, que integra as contas da SATA Air Açores a 31 de dezembro de 2025, (v) a expectativa de renovação das concessões de serviço público da SATA Air Açores e adjudicação das obrigações de serviço público (OSP Territoriais) à Azores Airlines, determinado em fevereiro de 2026, (vi) a capacidade de financiamento da SATA Air Açores no que respeita à expectativa de obtenção de reequilíbrios financeiros respeitantes ao contrato das OSP Regionais de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores (ver Nota 35), (vii) a respetiva capacidade de monetização das OSP Territoriais da Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e SATA Air Açores, e (viii) a expectativa de continuidade de uma avaliação positiva por parte da Comissão Europeia relativamente ao grau de cumprimento do Plano de Reestruturação, no contexto das interações em curso, e de eventual suporte financeiro adicional.

As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e do Grupo SATA e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis (ver Nota 35), as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

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

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

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

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

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas pelo Grupo SATA de acordo com as - *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB - *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2025. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por "IFRS".

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

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

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

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

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória a 31 de dezembro de 2025

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

1. Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2025

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2025, não impactaram as demonstrações financeiras consolidadas do Grupo do exercício findo em 31 de dezembro de 2025. Relativamente às novas normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, o Grupo encontra-se a avaliar os impactos que resultem da futura adoção das referidas normas e alterações para as demonstrações financeiras consolidadas anexas, nomeadamente da IFRS 18.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras consolidadas

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

Na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, encontra-se em curso o processo de privatização da subsidiária Azores Airlines (Ver Nota 1.2), sendo os ativos e passivos dessa entidade classificados como ativos e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda nos termos da IFRS 5, quer no exercício de 2024 quer no exercício de 2025 pelos motivos explicitados na referida nota.

Adicionalmente, também na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, em 31 de dezembro de 2025, encontra-se em curso o *carve-out* da unidade de negócio do *handling*. Após concluída a criação da nova empresa, SATA Handling, e dando sequência ao previsto no Plano de Reestruturação, a SATA Holding encontra-se a desenvolver as diligências necessárias para iniciar o processo de privatização da SATA Handling, por forma a dar cumprimento ao prazo previsto de conclusão do processo até 31 de dezembro de 2026 (ver Notas 1.3 e 35).

À data de 31 de dezembro de 2025, o Conselho de Administração concluiu que se encontram reunidas as condições previstas na IFRS 5 para a classificação dos ativos e passivos associados à unidade de negócio de *handling* como detidos para venda, designadamente:

- i. existência de um plano formal de alienação;
- ii. elevada probabilidade de concretização da venda no curto prazo;
- iii. identificação do perímetro de ativos e passivos a alienar; e
- iv. compromisso da gestão com a execução da transação.

Em consequência, os ativos e passivos diretamente associados a esta unidade de negócio foram apresentados separadamente na demonstração da posição financeira consolidada, respetivamente como ativos não correntes detidos para venda e passivos diretamente associados a ativos detidos para venda (ver Nota 35).

Não obstante a classificação como ativo detido para venda, o Conselho de Administração concluiu que não é possível apresentar, de forma fiável e relevante, a *performance* desta unidade de negócio como uma operação descontinuada no exercício findo em 31 de dezembro de 2025, pelos seguintes motivos:

1. Elevado grau de integração operacional e financeira

A unidade de negócio de *handling* não foi historicamente gerida nem monitorizada como uma unidade autónoma, encontrando-se altamente integrada na estrutura operacional da SATA Air Açores, com partilha significativa de recursos, custos e funções.

2. Ausência de políticas consistentes de imputação e preços de transferência

As transações internas, nomeadamente a prestação de serviços entre a unidade de *handling* e a atividade do transporte aéreo, não estavam sujeitas a políticas de valorização do serviço prestado, nem obedeciam às políticas de preços de mercado.

3. Alteração do modelo económico futuro

Na sequência da cisão, a unidade de negócio do *handling* passará a operar com um modelo autónomo, incluindo a definição de relações comerciais com a SATA Air Açores em condições de mercado, as quais não se encontravam definidas à data de 31 de dezembro de 2025.

4. Inexistência de base fiável para mensuração da performance histórica

A identificação de rendimentos, gastos e resultados associados à unidade de *handling* para o exercício de 2025 implicaria o recurso a critérios de imputação significativamente arbitrários, não refletindo a sua

performance económica real e não sendo comparável com a informação financeira que será produzida após a sua autonomização.

Face ao exposto, o Conselho de Administração considera que a apresentação de informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados consolidados do exercício de 2025, bem como a reexpressão de períodos comparativos, não permitiria proporcionar uma representação fidedigna e relevante da *performance* económica da unidade de negócio do *handling*, podendo induzir os utilizadores das demonstrações financeiras em erro.

Assim, não foi apresentada informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados consolidados.

3. Políticas contabilísticas materiais

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

3.1 Consolidação

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

iii) Empresas do Grupo

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

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

iv) Cotações utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2025	2024
USD	0,8511	0,9626
GBP	1,1460	1,2060
CAD	0,6216	0,6690

Fonte: Banco de Portugal

3.3 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram desagregados por grandes classes, quando ocorre uma grande manutenção dos aviões a mesma é

registada como ativo fixo tangível e depreciada durante o período estimado até à realização da próxima grande manutenção. No caso de a grande manutenção ser antecipada, os valores líquidos contabilísticos da anterior grande manutenção serão desreconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados consolidados do exercício.

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

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

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

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

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.18.

3.4 Ativos Intangíveis

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

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

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

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

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

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

3.5 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

3.6 Ativos financeiros

Classificação

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

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

sendo contingente à ocorrência de eventos futuros ou de casos de *default*, insolvência ou falência da entidade.

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

Instrumentos de dívida

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

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

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

Instrumentos Financeiros derivados

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

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

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

Desta forma, e em termos líquidos, os gastos associados aos financiamentos cobertos são periodizados à taxa inerente à operação de cobertura contratada. Os ganhos ou perdas, decorrentes da rescisão antecipada deste tipo de instrumento, que apenas é permitida mediante determinadas circunstâncias, são reconhecidos em resultados, quando a operação coberta também afetar resultados.

Sempre que possível, o justo valor dos 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 derivativos encontra-se incluído, essencialmente, nas rubricas de outras contas a receber e de outras contas a pagar.

Imparidade de ativos financeiros

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

Outras contas a receber

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

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

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

Contabilidade de cobertura

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

- À data de início da transação a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura;
- Existe um alinhamento da relação de cobertura com a estratégia de gestão de risco e objetivos de gestão;
- A eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação;
- Existe uma relação económica (50%) entre o item coberto e o instrumento de cobertura; e
- O risco de variação de valor não é função, maioritariamente, do risco de crédito.

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

3.7 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.8 Inventários

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

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

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

3.9 Clientes e outras contas a receber

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

3.10 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

3.11 Capital social

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

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

3.12 Passivos financeiros

Classificação

Os passivos financeiros são classificados em duas categorias:

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

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

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

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

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

Empréstimos obtidos

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

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

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

Desreconhecimento de passivos financeiros

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

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

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

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

3.13 Outras contas a pagar

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

3.14 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.15 Benefícios aos empregados

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

➤ Plano de benefícios definidos

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

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

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

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

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

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

➤ Planos de contribuição definida

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos admitidos após 31 de dezembro de 2003 no caso da SATA Air Açores e para a totalidade dos pilotos no caso da subsidiária Azores Airlines, e prevê uma contribuição base de 6% por parte do Grupo e 1,5% por parte do colaborador. O plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

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

As contribuições efetuadas são registadas como gasto com o pessoal na demonstração de resultados consolidados (Ver Nota 20 e 30).

➤ Benefícios de cessação de emprego

Os benefícios de cessação de emprego são reconhecidos quando o Grupo cessa o emprego antes da data normal de reforma, ou quando um empregado aceita a cessação de emprego em troca destes benefícios. O Grupo reconhece a responsabilidade com benefícios de cessação de emprego na mais antiga das seguintes datas: na qual o Grupo deixa de poder retirar a oferta dos benefícios, ou na qual a SATA reconhece os gastos de uma reestruturação, no âmbito do registo das provisões. Os benefícios devidos a mais de 12 meses após o final do período de reporte, caso existam, são descontados para o seu valor presente.

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

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

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

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

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

3.16 Provisões

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

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

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

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

Redelivery

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

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

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

3.17 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.18 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. O Grupo não realizou nenhum ajuste desta natureza durante os exercícios apresentados (Nota 19).

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

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

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

O Grupo aplica a IAS 36 para determinar se um ativo por direito de uso se encontra em imparidade e contabiliza qualquer perda por imparidade identificada, conforme descrito na Nota 3.5.

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

3.19 Especialização dos exercícios

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

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

3.20 Rédito

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

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

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

No momento da venda de um bilhete, o Grupo considera que tem uma obrigação de desempenho separada correspondente aos pontos do programa SATA Imagine atribuídos. Com base no histórico do número de milhas atribuídas no final de cada exercício e na valorização unitária atribuída, o Grupo procede ao reconhecimento do diferimento do rédito estimado com a correspondente atribuição das milhas. A valorização das milhas é determinada usando o "*stand-alone price*", que se baseia no valor médio equivalente do bilhete considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses. O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

Assistência prestada a terceiros

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

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

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

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

Exploração aeroportuária

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

3.21 Concessão de serviço público aeroportuário

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

2026 a 2035). A SATA apresentou a sua proposta ao concurso público em 21 de julho de 2025, tendo a concessão sido adjudicada em 12 de agosto de 2025, por despacho da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas. O contrato obteve visto do Tribunal de Contas em 12 de novembro de 2025, produzindo efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026, data em que se inicia o prazo contratual de cinco anos, com possibilidade de prorrogação por um período adicional de até cinco anos, nos termos previstos nas respetivas cláusulas. O valor global da concessão para os 10 anos ascende a 45.563.594 euros, acrescido de IVA, conforme cláusula 3.^a do contrato.

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

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infraestruturas:

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

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

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

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

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

i) Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional do Grupo SATA é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposto ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente as exposições denominadas em USD e CAD. Esta dependência decorrente da natureza internacional da sua atividade e da estrutura dos seus fluxos operacionais, financeiros e de investimento em que uma parte significativa dos gastos encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jet fuel*, locações e manutenções de aeronaves e motores.

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

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

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

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

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

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

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

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

	2025				
	USD	CAD	GBP	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS					
Caixa e equivalentes de caixa	265 964	66 572	684	-	333 221
Clientes e outras contas a receber	2 937 144	20 343	9 943	-	2 967 430
Ativos não correntes detidos para venda	62 765 225	7 058 672	265 380	522 639	70 611 916
	65 968 333	7 145 588	276 007	522 639	73 912 567
PASSIVOS					
Passivos com obrigações contratuais	1 306 104	-	-	-	1 306 104
Fornecedores e outras contas a pagar	5 503 204	15 676	55 134	14 811	5 588 825
Provisões	4 132 971	-	-	-	4 132 971
Passivos associados a não correntes detidos para venda	142 461 874	1 359 287	430	23 134	143 844 725
	153 404 153	1 374 963	55 564	37 945	154 872 624
	2024				
	USD	CAD	GBP	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS					
Caixa e equivalentes de caixa	610 921	254 932	30 741	-	896 594
Clientes e outras contas a receber	1 918 535	16 282	-	1 980	1 936 797
Ativos não correntes detidos para venda	72 841 289	16 629 535	525 973	101 369	90 098 166
	75 370 745	16 900 749	556 714	103 349	92 931 557
PASSIVOS					
Passivos com obrigações contratuais	2 377 157	-	-	-	2 377 157
Fornecedores e outras contas a pagar	14 585 220	7 397	-	174 229	14 766 845
Provisões	260 225	-	-	-	260 225
Passivos associados a não correntes detidos para venda	146 796 737	1 601 151	8 619 633	24 224	157 041 744
	164 019 338	1 608 547	8 619 633	198 453	174 445 971

No exercício de 2025 foram registados ganhos cambiais líquidos de 5,6 milhões de euros, dos quais 12 milhões de euros correspondem a ganhos cambiais relacionados com passivos de locação, totalmente reconhecidos na demonstração do rendimento integral consolidado, tendo em conta o impacto da atualização cambial das vendas cobertas (Nota 17) resultante principalmente do impacto positivo da desvalorização do USD nos passivos de locação registados, nomeadamente das rendas futuras associadas a contratos de locação de aeronaves e motores. Em sentido inverso, a desvalorização do USD teve um impacto negativo nas reservas de manutenção recuperáveis registadas no ativo do Grupo, gerando perdas cambiais relevantes.

Assim, no exercício de 2025 foram reconhecidas perdas cambiais líquidos de 6,4 milhões de euros, dos quais 5,4 milhões de euros estão classificados em resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas.

Conforme referido na Nota 5.10, a partir de 1 de janeiro de 2022, a SATA designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

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

Em 31 de dezembro de 2025, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos capitais próprios de 8,1 milhões de euros (2024: 8,2 milhões de euros).

ii) Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas. Esta abordagem utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2025 ou 2024, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de que parte substancial das receitas do Grupo ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, consequentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

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

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

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

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, 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>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Fonte</u>
AA-	20 081	35 546	<i>Fitch Ratings</i>
A	213 580	770 435	<i>Fitch Ratings</i>
A	114 923	-	<i>Standard & Poor's</i>
A	6 701	-	<i>DBRS</i>
A2	-	196 042	<i>Moody's</i>
A-	697 001	985 717	<i>Fitch Ratings</i>
A3	22 828	-	<i>Moody's</i>
BBB +	75 344	552	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	14 033	47 220	<i>Fitch Ratings</i>
BAA2	-	12 261	<i>Moody's</i>
Sem rating atribuído	409 514	391 941	
	1 574 005	2 439 713	

O montante total sujeito ao risco de crédito engloba os saldos pertencentes à unidade de negócio do *handling*, reconhecidos na rubrica de ativos não correntes detidos para venda (ver Nota 35).

iii) Risco de liquidez

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

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

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

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

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

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

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2025			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	114 877 855	270 227 333	38 037 957
Passivos de locação	5 465 151	19 028 592	-
Fornecedores	24 789 025	-	-
Outras contas a pagar	16 954 192	-	-
	162 086 222	289 255 925	38 037 957
	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2024			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	81 917 067	226 819 942	-
Passivos de locação	5 914 074	20 694 738	4 815 825
Fornecedores	26 113 745	-	-
Outras contas a pagar	18 095 971	-	-
	132 040 858	247 514 680	4 815 825

iv) Risco de taxa de juro

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

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

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

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

Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, o Grupo contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro. A 31 de dezembro de 2025 a Empresa tem ativas duas posições de derivados de cobertura de taxa de juro associadas a empréstimos bancários (ver Nota 23).

Tendo em consideração os empréstimos contratualizados a 31 de dezembro de 2025, com taxa de juro variável, a data referência para atualização dos respetivos indexantes é conforme segue:

Capital em dívida	Spread	Indexante	Data de repricing
65 000 000	2,71%	Fixa	-
65 000 000	4,13%	Fixa	-
40 000 000	1,00%	Euribor 6M	29/03/2026
35 000 000	5,50%	Fixa	-
32 500 000	1,15%	Euribor 6M	29/02/2026
30 666 518	1,65%	Euribor 12M	-
30 000 000	1,15%	Euribor 3M	16/02/2026
25 000 000	1,00%	Euribor 6M	-
20 000 000	1,00%	Euribor 6M	28/02/2026
15 000 000	1,00%	Euribor 6M	26/03/2026
11 000 000	2,55%	Euribor 8M	-
10 000 000	1,00%	Euribor 6M	26/05/2026
6 904 000	4,00%	Euribor 12M	-
700 000	4,50%	Euribor 12M	06/10/2026
386 770 518			

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

Adicionalmente, os passivos de locação apresentam uma taxa de juro fixa.

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

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 19.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida bancária total do Grupo, com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024.

Tendo por referência à dívida bancária em 31 de dezembro de 2025, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais de 2.218 milhares de euros (2024: 1.167 milhares de euros).

v) Risco de preço de combustível

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

Ao longo de 2025, o preço do barril de *brent* apresentou níveis significativos de volatilidade, refletindo as oscilações nos mercados energéticos globais. Esta evolução foi condicionada, em grande medida, pelas

expectativas quanto ao equilíbrio entre produção e consumo a nível global, bem como por fatores geopolíticos. Em particular, a continuidade do conflito entre a Rússia e a Ucrânia e as tensões persistentes no Médio Oriente contribuíram para perturbações na cadeia de abastecimento do setor petrolífero, originando constrangimentos logísticos e episódios de instabilidade na oferta de crude.

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

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

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

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

Face à relevância, eventuais variações acentuadas do preço do *jet fuel* após 31 de dezembro de 2025 poderão ter um impacto significativo nos resultados do Grupo, designadamente as decorrentes do agravamento do contexto geopolítico internacional, incluindo o conflito militar iniciado em fevereiro de 2026 no Irão (Nota 40).

vi) Risco de mercado

O Grupo encontra-se exposto a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

Em 2025, o setor evidenciou um desempenho globalmente favorável, com crescimento do tráfego de passageiros (RPK, +5,2% a nível global) e da capacidade (ASK, +4% a 6% dependendo da região), acompanhado por fatores de ocupação em níveis elevados. Esta evolução, apesar de inferior aos períodos de recuperação pós-pandemia, confirmam a consolidação dos níveis pré-pandémicos. Este desempenho refletiu a resiliência da procura e o desfasamento entre oferta e capacidade, num contexto ainda condicionado por constrangimentos na cadeia de abastecimento da indústria aeronáutica, designadamente atrasos na entrega de aeronaves e limitações operacionais (fonte: IATA, Global Outlook for Air Transport – dezembro 2025).

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

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

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

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

vii) Gestão do risco de capital

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

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

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

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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

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

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

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

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

Para efeitos das presentes demonstrações financeiras consolidadas, o Conselho de Administração considera que, i) as diversas alterações ocorridas nos pressupostos macroeconómicos embutidas nas projeções constantes no Plano de Reestruturação Aprovado, ii) o período temporal das referidas projeções, iii) a indefinição quanto ao novo concurso de Obrigações de Serviço Público que se iniciam em 1 de novembro de 2026 da subsidiária SATA Air Açores, bem como iv) as perspetivas futuras quanto a um eventual processo de privatização da Azores Airlines, trazem um elevado nível de incerteza, imprevisibilidade e desalinhamento face às projeções a longo prazo consideradas no Plano de Reestruturação. Neste contexto, e face à indefinição da evolução futura do Grupo, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, o qual está dependente de decisões futuras cujo impacto é desconhecido a esta data, considerando que tal exercício seria prematuro. Ver adicionalmente Nota 5.7 e 5.8.

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

5.1 Provisões (Nota 18)

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

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos: (a) por variação dos pressupostos utilizados, (b) pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes, e/ou (c) pela anulação futura de provisões, quando passem a classificar apenas como passivos contingentes.

5.2 Provisão de Redelivery (Nota 18)

A SATA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, o Grupo terá normalmente

de realizar intervenções de manutenção estruturais, a ocorrer até 6 meses do fim do período do contrato de locação, registando esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

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

Em 2025, foi registado um aumento da provisão para *redelivery*, para fazer face a encargos com o *phase-out* da aeronave em regime de locação, em 3.893 milhares de euros, decorrente da revisão da estimativa resultante de novas informações sobre os custos e prazos associados ao seu processo de *phase-out*.

Uma alteração no principal pressuposto utilizado, o valor da estimativa futura de manutenção, em 10% originaria um incremento de 405 milhares de euros na responsabilidade registada.

5.3 Pressupostos atuariais e benefícios pós emprego (Nota 20)

A determinação das responsabilidades com pensões de reforma, dos colaboradores pertencentes à subsidiária SATA Air Açores, requer a utilização de pressupostos e estimativas, de natureza demográfica e financeira, que podem condicionar significativamente os montantes de responsabilidades apurados em cada data de relato. As variáveis mais sensíveis referem-se à taxa de atualização das responsabilidades e às tabelas de mortalidade utilizadas.

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

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

5.4 Ativos fixos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.5 Imparidades (Notas 10, 11 e 13)

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

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

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado num aumento de perdas por imparidade reconhecidas, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 647 milhares de euros.

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

5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

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

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

Um aumento de 10 p.p à taxa de antecipação de receita aplicada aos bilhetes caducados sobre os quais, historicamente, não resultam em reembolsos ou reemissões, originaria um incremento de receitas no montante aproximado de 567 milhares de euros, a reconhecer nos resultados consolidados do exercício, dos quais 538 milhares de euros na rubrica de resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas.

5.7 Impostos diferidos (Nota 9)

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

Face à indefinição da evolução futura do Grupo, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo, considerando que tal exercício seria prematuro a esta data, considerando o atual processo de privatização da subsidiária Azores Airlines em curso e a falta de visibilidade quanto ao futuro Caderno de Encargos para as Obrigações de Serviço Público regionais a partir de novembro de 2026.

Assim, a 31 de dezembro de 2025 não foi efetuado um teste de recuperabilidade aos ativos por impostos diferidos reconhecidos

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

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

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

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

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

Consequentemente, as demonstrações financeiras consolidadas do período findo em 31 de dezembro de 2025 não refletem qualquer eventual perda por imparidade sobre ativos destas unidades geradoras de caixa, i) o transporte aéreo da SATA Air Açores e ii) o transporte aéreo da Azores Airlines, sendo o impacto futuro desconhecido a esta data.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025, o total de ativos não correntes associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Air Açores ascende a 47,9 milhões de euros. Adicionalmente, encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária Azores Airlines, classificados como ativos não correntes detidos para venda, no valor de 182,1 milhões de euros.

5.9 Locações (Nota 6 e 19)

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

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

5.10 Hedging cambial (Nota 17)

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

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

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

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

6. Ativos fixos tangíveis

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

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2025									
Custo de aquisição	73 312	4 652 724	170 311 690	600 506	1 987 917	6 266 584	5 763 569	9 771 422	199 427 723
Imparidade acumulada	-	929 626	(7 508 571)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 424 672)	(129 887 724)	(460 411)	(1 819 854)	(6 102 818)	(5 754 416)	-	(146 449 894)
Valor líquido	73 312	3 157 677	32 915 395	140 095	168 063	163 767	9 153	9 771 422	46 398 884
Movimento de 2025									
Adições	-	-	12 776 539	27 233	84 724	77 320	-	3 371 204	16 337 021
Renegociações	-	34 365	-	-	-	-	-	-	34 365
Transferências, abates e regularizações	-	(969 827)	5 913 097	3 026	(7 906)	-	(1 122)	(6 459 946)	(1 522 679)
Transf. de ativos não correntes detidos para venda - Ativo Bruto	-	-	(14 296 810)	-	-	-	-	-	(14 296 810)
Depreciação - exercício	-	(535 741)	(8 752 089)	(49 748)	(55 298)	(70 886)	(4 919)	-	(9 468 680)
Depreciação- transf., abates e regularizações	-	806 612	543 823	-	7 906	-	-	-	1 358 342
Transf. de ativos não correntes detidos para venda - Dep. Acumulada	-	-	11 210 833	-	-	-	-	-	11 210 833
	-	(664 591)	7 395 394	(19 489)	29 426	6 434	(6 041)	(3 088 742)	3 652 392
31 de dezembro de 2025									
Custo de aquisição	73 312	3 717 261	174 704 516	630 765	2 064 734	6 343 905	5 762 447	6 682 680	199 979 620
Imparidade acumulada	-	929 626	(7 508 571)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 153 801)	(126 885 156)	(510 159)	(1 867 245)	(6 173 704)	(5 759 335)	-	(143 349 399)
Valor líquido	73 312	2 493 086	40 310 789	120 606	197 489	170 201	3 112	6 682 680	50 051 276

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

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

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o movimento ocorrido nas rubricas de edifícios e outras construções e equipamento básico, relacionado com locações sob forma de direito de uso, detalha-se como segue:

	Edifícios e outras construções	Leasing de Aeronaves e equipamentos	Redelivery e Manutenções	Manutenções em curso	Total
1 de janeiro de 2025					
Custo de aquisição	1 274 548	105 777 738	483 170	9 023 327	116 558 783
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 055 662)	(76 928 116)	(210 788)	-	(78 194 567)
Valor líquido	218 886	24 533 931	272 381	9 023 327	34 048 525
Movimento de 2025					
Adições	-	4 660 484	4 441 485	3 247 482	12 349 451
Renegociações	34 365	-	-	-	34 365
Transferências, abates e regularizações	(969 827)	5 711 851	-	(5 711 851)	(969 827)
Transf. para ativo não corrente detido para venda - A.Bruto	-	(1 608 988)	-	-	(1 608 988)
Depreciação - exercício	(69 305)	(5 692 538)	(250 653)	-	(6 012 496)
Depreciação - alienações	806 612	-	-	-	806 612
Transf. para ativo não corrente detidos para venda - Dep. Acumulada	-	312 765	-	-	312 765
	(198 155)	3 383 574	4 190 832	(2 464 369)	4 911 882
31 de dezembro de 2025					
Custo de aquisição	339 085	114 541 086	4 924 654	6 558 958	126 363 784
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(318 355)	(82 307 889)	(461 441)	-	(83 087 686)
Valor líquido	20 731	27 917 505	4 463 213	6 558 958	38 960 407

	Edifícios e outras construções	Leasing de Aeronaves e equipamentos	Redelivery e Manutenções	Manutenções em curso	Total
1 de janeiro de 2024					
Custo de aquisição	3 109 337	291 043 579	41 498 814	3 324 011	338 975 741
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	(527 465)	-	(4 843 156)
Depreciações acumuladas	(2 347 573)	(162 309 080)	(23 584 834)	-	(188 241 487)
Valor líquido	761 764	124 418 808	17 386 515	3 324 011	145 891 098
Movimento de 2024					
Adições	-	33 469 907	10 435 743	12 650 808	56 556 458
Renegociações	296 105	3 006 010	-	-	3 302 115
Transferências, abates e regularizações	(463 156)	824 295	1 653 553	(3 292 327)	(1 277 635)
Transf. de ativos não correntes detidos para venda - Ativo Bruto	(1 667 739)	(222 566 053)	(53 104 940)	(3 659 164)	(280 997 896)
Transf. de ativos não correntes detidos para venda - Imp.Acumulada	-	-	527 465	-	527 465
Depreciação - exercício	(208 855)	(6 025 923)	(106 642)	-	(6 341 419)
Depreciações de unidades descontinuadas	(302 931)	(30 341 335)	(12 727 480)	-	(43 371 745)
Depreciação- transf. e abates	463 156	-	-	-	463 156
Transf. de ativos não correntes detidos para venda - Dep. Acumulada	1 340 541	121 748 220	36 208 167	-	159 296 929
	(542 878)	(99 884 877)	(17 114 133)	5 699 316	(111 842 572)
31 de dezembro 2024					
Custo de aquisição	1 274 548	105 777 738	483 170	9 023 327	116 558 783
Imparidade acumulada	-	(4 315 691)	-	-	(4 315 691)
Depreciações acumuladas	(1 055 662)	(76 928 116)	(210 788)	-	(78 194 567)
Valor líquido	218 886	24 533 931	272 381	9 023 327	34 048 525

A frota aérea do Grupo SATA é composta, na SATA Air Açores, por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010, através de uma locação com opção de compra, o respetivo equipamento de reserva desses aviões e uma aeronave Bombardier Q400 (CS-TSE) adquirida através de uma locação sem opção de compra, pertencentes à subsidiária SATA Air Açores. À subsidiária Azores Airlines pertencem 9 aviões (2 Airbus A320, 2 A321 NEO, 3 A321 NEO LR e 2 A320 NEO) registados igualmente em regime de locação sem opção de compra, reconhecidos na rubrica de ativos não correntes detidos para venda. Face a 2024, a Azores Airlines procedeu ao *phase-out* de uma aeronave A320.

No decurso do exercício de 2025, as aquisições de equipamento básico totalizaram 12.776.539 euros. Este montante inclui, essencialmente, investimentos relacionados com a frota aérea, nomeadamente i) capitalização de manutenções futuras sobre vários componentes da aeronave sobre a qual a SATA Air Açores tem um direito de uso, consideradas essenciais para preencher condições de *redelivery*, de acordo com a atualização das estimativas de manutenção futuras, no montante de 3.893.316 de euros (Nota 18) ii) uma inspeção estrutural sobre o *airframe* (C-Check) da aeronave CS-TRF no valor de no valor de 3.511.241 euros (iniciada em 2024), e iii) inspeções realizadas sobre dois motores da frota Q200 no valor de 1.374.311 euros e 871.316 euros para um motor da aeronave CS-TRC e outro motor da aeronave CS-TRB, respetivamente.

No que respeita a equipamentos de apoio em terra, foram adquiridos vários novos equipamentos, dos quais se destacam i) seis tratores, no valor total de 322.719 euros, ii) um *air start unit* no valor de 182.429 euros, cinco *power transfer units* no valor de 172.439 euros, e trinta e seis porta-contentores, num total de 138.086 euros. Adicionalmente, foram registadas adições de equipamento básico de assistência em terra, em regime de locação, no montante de 633.672 euros sobre quatro GPUs (*ground power units*).

Ainda no decurso de 2025, foram terminados oito contratos de arrendamento de espaços físicos, adquiridos em regime de locação.

A rubrica dos ativos em curso concentra, essencialmente, os valores pagos ao abrigo do contrato de *Guaranteed Maintenance Cost Plan* ("GMCP") celebrado com a Pratt & Whitney, destinado a futuras manutenções dos motores das aeronaves Q400, no valor global de 5.733 milhares de euros (2024: 8.290 milhares de euros). Dos montantes reconhecidos em 2024 estavam *buy-in's* de dois motores (igualmente associados ao contrato GMCP) no valor de 2.781 milhares e 2.198 milhares de euros, respetivamente. Com finalização das reparações, em 2025, estes valores foram transferidos para a rubrica de equipamento básico.

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade de negócio foram classificados como ativos não correntes detidos para venda (ver Nota 35).

No decurso do exercício de 2024, as adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 56.556 milhares de euros respeitam, maioritariamente, a: i) aquisição de uma aeronave A320 NEO e dois motores Leap-1A, em regime de locação sem opção de compra, no montante de cerca de 18.721 milhares de euros e 6.847 milhares de euros, respetivamente, ii) capitalização de manutenções futuras sobre vários componentes de 5 aeronaves consideradas essenciais para preencher condições de *redelivery* das mesmas, de acordo com a atualização das estimativas de manutenção futuras, no montante de 8.174 milhares de euros (Nota 18), iii) capitalização de manutenções estruturais, nomeadamente, duas C-Check, uma na aeronave CS-TSF, no valor total de 594 milhares de euros (iniciada em 2023) e outra na aeronave CS-TSG no valor de 1.238 milhares de euros e uma manutenção sobre o *airframe* da aeronave CS-TSJ no valor total de 430 milhares de euros, na frota da subsidiária Azores Airlines. Adicionalmente, adições sobre os ativos por direito de uso de equipamento básico associados à subsidiária SATA Air

Açores respeitam, na sua maioria, i) a inspeção de um motor da aeronave CS-TRG no montante de 3.200 milhares de euros, ii) capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TRE, no valor de 2.028 milhares de euros, iii) manutenção estrutural realizada *in house* da aeronave CS-TRE, no montante de 1.506 milhares de euros, iv) manutenções de trens de aterragem no montante de 257 milhares de euros para a aeronave CS-TRD e 116 milhares de euros para a aeronave CS-TRG. No que respeita a equipamentos de apoio em terra, foram adquiridos cinco tratores, no valor total de 479 milhares de euros, sensores de combustível no montante de 177 milhares de euros e trinta e três carros de bagagem, num total de 146 milhares de euros. Adicionalmente, foram registadas adições de equipamento básico de assistência em terra, em regime de locação, no montante de 975 milhares de euros. Foram ainda incorporados diversos equipamentos de apoio à operação, não diretamente relacionados com a frota aérea, num valor global de 760 milhares de euros.

Por sua vez, as adições da rubrica dos ativos em curso incluíam, essencialmente, manutenções que se encontravam a decorrer à data de relato, nomeadamente, i) duas manutenções sobre motores Leap-1A que equipam as aeronaves CS-TSF e CS-TSH no montante de 1.976 milhares de euros e 1.159 milhares de euros, respetivamente ii) manutenção sobre alguns componentes diversos da aeronave CS-TKP no valor de 413 milhares de euros, iii) um valor de 8.300 milhares de euros referente a um contrato de *Guaranteed Maintenance Cost Plan* celebrado com a Pratt & Whitney, destinado a futuras manutenções dos motores das aeronaves Q-400, iv) uma manutenção estrutural da aeronave CS-TRF no montante de 950 milhares de euros, e v) uma intervenção no APU desta mesma aeronave de cerca de 300 milhares de euros.

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

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

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

7. Ativos Intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se ao *software* adquirido e outras aplicações desenvolvidas internamente para suporte das atividades do Grupo. A evolução registada para os exercícios de 2025 e 2024 é como segue:

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Ativos Intangíveis em curso	Total
A 1 de janeiro de 2025				
Custo de aquisição	760 722	58 026	-	818 748
Amortizações acumuladas	(605 316)	(58 026)	-	(663 342)
Valor líquido	155 406	-	-	155 406
Amortização - exercício	(19 918)	-	-	(19 918)
	(19 918)	-	-	(19 918)
31 de dezembro de 2025				
Custo de aquisição	760 722	58 026	-	818 748
Amortizações acumuladas	(625 234)	(58 026)	-	(683 260)
Valor líquido	135 488	-	-	135 488

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

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

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

8. Investimentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a instrumentos de capital detidos nas seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	2025	2024
<u>Empresas associadas:</u>				
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria	Ponta Delgada	30%	12 500	12 500
<u>Participadas:</u>				
France Telecom	França	nd	33 342	33 342
Estação Geodésica e Espacial de Santa Maria - RAEGE	Ponta Delgada	nd	1 000	1 000
Outras	-	-	447	447
			47 289	47 289

9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira consolidada pelo seu valor bruto.

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

Ativos por impostos diferidos

Os movimentos ocorridos nas rubricas de ativos por impostos diferidos para os exercícios de 2025 e 2024 é como segue:

	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Total
A 1 de janeiro de 2025	7 342 491	614 987	7 957 477
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	(1 106 268)	-	(1 106 268)
Movimento do exercício	(1 106 268)	-	(1 106 268)
A 31 de dezembro de 2025	6 236 223	614 987	6 851 209

	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Total
A 1 de janeiro de 2024	21 767 125	614 987	22 382 111
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	(45 559)	-	(45 559)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	370 018	-	370 018
Transferência para ativos não correntes detidos para venda	(14 749 093)	-	(14 749 093)
Movimento do exercício	(14 424 634)	-	(14 424 634)
A 31 de dezembro de 2024	7 342 491	614 987	7 957 477

Prejuízos fiscais reportáveis

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

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

Face ao exposto, e na sequência da referida alteração legislativa ocorrida em 2022, o Grupo manteve o racional aplicado em exercícios anteriores, sobre a recuperabilidade do imposto diferido ativo, tendo apenas atualizado a taxa de imposto para 11,9%.

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

Deste modo, em 2025, a SATA tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017, totalizando impostos diferidos ativos no montante de 12,7 milhões de euros da subsidiária Azores Airlines, classificados em ativos não correntes detidos para venda, 6,1 milhões de euros referentes aos exercícios de 2014 a 2023 da subsidiária SATA Air Açores e 130,6 milhares de euros referentes aos exercícios de 2020, 2022 e 2024 da subsidiária SATA Gestão de Aeródromos.

O Grupo mantém inalterada a sua expectativa de recuperação dos ativos por impostos diferidos registrados em 31 de dezembro de 2025 num período de 15 anos na subsidiária Azores Airlines, 10 anos na subsidiária SATA Air Açores e 9 anos na subsidiária SATA Gestão de Aeródromos.

Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, tal como efetuado em 2024, relativamente à subsidiária Azores Airlines, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 11,2 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais de 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 317,6 milhões de euros sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2018 a 2025. Na subsidiária SATA Air Açores, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 10 anos, tal como efetuado em 2024, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 271 milhares de euros dos prejuízos fiscais de 2023, bem como ativos por impostos diferidos sobre 11,5 milhões de euros dos prejuízos fiscais dos anos de 2024 e 2025.

Face à inexistência de histórico de lucros fiscais, a SATA Holding não constituiu impostos diferidos ativos sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2023 a 2025.

Em 31 de dezembro de 2025, os prejuízos fiscais de cada uma das subsidiárias, detalham-se conforme segue:

Exercício do prejuízo fiscal	Azores Airlines	SATA Air Açores	SATA Gestão Aeródromos	SATA Holding
2014	50 980 871	32 155 598		-
2015	21 279 705	-	-	-
2016	10 447 283	-	-	-
2017	34 990 400	-	-	-
2018	51 450 764	3 822 117	-	-
2019	41 424 112	-	-	-
2020	64 319 907	3 018 321	64 147	-
2021	41 106 605	73 175	-	-
2022	31 842 243	6 880 376	600 284	-
2023	17 373 045	5 629 249	-	1 626 277
2024	45 028 984	8 309 375	80 849	706 680
2025 (Estimativa)	25 032 216	3 180 308	-	1 641 034
	435 276 135	63 068 519	745 279	3 973 991

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

10. Inventários

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Mercadorias	3 912	5 086
Matérias primas	<u>5 255 131</u>	<u>6 070 112</u>
Imparidade de inventários	<u>(1 597 016)</u>	<u>(1 965 935)</u>
Total inventários	<u>3 662 027</u>	<u>4 109 263</u>

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

O custo dos inventários reconhecidos em 2025 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 3.928.970 euros (2024: 2.737.364 euros).

Imparidade de inventários

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
A 1 de janeiro	1 965 935	2 265 190
Aumentos/ (reduções)	(126 905)	18 677
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	-	(155 777)
Utilizações	-	-
Transf. para ativos não correntes detidos para venda	<u>(242 014)</u>	<u>(162 155)</u>
A 31 de dezembro	<u>1 597 016</u>	<u>1 965 935</u>

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

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade de negócio foram transferidos para ativos não correntes detidos para venda (ver Nota 35).

11. Clientes

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

	2025	2024
Cientes	2 816 089	2 492 072
Imparidade clientes	(492 640)	(30 194)
Total Cientes	2 323 449	2 461 878

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

Imparidade de clientes

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

	2025	2024
A 1 de janeiro	30 194	820 442
Aumentos / Reduções	462 446	(10 300)
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	-	(100 000)
Utilizações	-	(402)
Transf. para ativos não correntes detidos para venda	-	(679 544)
A 31 de dezembro	492 640	30 194

Na sequência da inspeção estrutural realizada à aeronave CS-TRF por um fornecedor externo, o Grupo entende existir lugar à refaturação de valores relativos a equipamentos disponibilizados pela SATA Air Açores para a execução dos trabalhos. Em resultado da divergência de posições entre as partes, foi reconhecida uma imparidade sobre os montantes faturados, no valor de 472 milhares de euros.

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

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

12. Imposto sobre o rendimento a receber e a pagar

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o saldo referente a imposto sobre o rendimento a receber, é como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Pagamentos por conta	-	6 981
Retenções na fonte	-	-
Estimativa de IRC (Nota 34)	-	(3 899)
Total	<u>-</u>	<u>3 082</u>

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o saldo referente a imposto sobre o rendimento a pagar, é como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Pagamentos por conta	-	-
Retenções na fonte	1	-
Estimativa de IRC (Nota 34)	(135 675)	(73 358)
Total	<u>(135 674)</u>	<u>(73 358)</u>

13. Outras contas a receber

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	<u>2025</u>			<u>2024</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Outros devedores						
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 38)	65 015 367	-	65 015 367	35 787 900	-	35 787 900
Reservas de manutenção recuperáveis	436 856	2 147 621	2 584 477	416 180	1 530 896	1 947 076
Depósitos de segurança	1 701 507	-	1 701 507	2 200 036	-	2 200 036
Outros valores a receber da SRTMI (Nota 38)	1 573 242	-	1 573 242	2 206 346	-	2 206 346
Adiantamentos efetuados ao pessoal	374 955	-	374 955	424 113	-	424 113
Depósitos de garantia - locações	-	214 628	214 628	-	233 670	233 670
Valores a receber de seguradoras	79 926	-	79 926	144 640	-	144 640
Instrumentos Derivados	-	-	-	4 252	-	4 252
Outros	384 936	-	384 936	238 422	-	238 422
Adiantamentos a fornecedores	509 211	-	509 211	402 192	-	402 192
Acréscimo de proveitos						
Outros acréscimos de proveitos	1 053 499	-	1 053 499	825 298	-	825 298
Acréscimo de rendimentos SRTMI (Nota 38)	223 968	-	223 968	212 286	-	212 286
Tarifa Açores (Nota 38)	140 590	-	140 590	189 613	-	189 613
Handling	277 698	-	277 698	133 805	-	133 805
Imparidade de outros devedores	(38 870)	(2 115 287)	(2 154 157)	-	(1 507 644)	(1 507 644)
Outras contas a receber	<u>71 732 886</u>	<u>246 962</u>	<u>71 979 848</u>	<u>43 185 083</u>	<u>256 922</u>	<u>43 442 005</u>

Em 31 de dezembro de 2025, o montante a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI"), relativo à subsidiária SATA Air Açores, no montante de 61.506 milhares de euros, respeitava à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos, e em resultado do concurso público ganho pela SATA Air Açores.

Já em 2026, foi aprovado em Conselho do Governo o pagamento do montante de 42,8 milhões de euros associado à Reposição do Equilíbrio Financeiro do Contrato de Concessão dos Serviços de Transporte

Aéreo Regular no Interior da Região - 2021-2026, para o 4.º ano da concessão, compreendido entre 1 de novembro de 2024 e 31 de outubro de 2025. A esta data, o referido montante encontra-se totalmente liquidado (ver Nota 40).

O movimento ocorrido nesta rubrica nos exercícios de 2025 e 2024, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2025 e 2024, é como segue:

2025			
	Compensação relativa a 2025	Compensação relativa a 2024	Compensação relativa a 2023
			Total
Saldo inicial	-	33 795 107	-
Compensação (Nota 28)	28 000 014	-	-
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	42 839 848	-	-
Recebimentos	(9 333 482)	(33 795 107)	-
Saldo final	61 506 380	-	-
2024			
	Compensação relativa a 2024	Compensação relativa a 2023	Compensação relativa a 2021
			Total
Saldo inicial	-	31 424 936	(355)
Compensação (Nota 28)	28 000 591	-	-
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	31 461 720	-	-
Recebimentos	(25 667 204)	(31 424 936)	355
Saldo final	33 795 107	-	-

No que respeita à subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, o valor a receber da SRTMI, em 31 de dezembro de 2025, respeita aos montantes relativos aos reequilíbrios financeiros dos períodos entre o 2.º semestre de 2023 e o 1.º semestre de 2024 (correspondente ao 4.º ano de exploração) e o 2.º semestre de 2024 e o 1.º semestre de 2025 (correspondente ao 5.º ano de exploração), no montante de 1.634 milhares de euros e 1.875 milhares de euros, respetivamente. Os valores relativos ao 4.º ano de exploração no valor de 1.634 milhares de euros foram já liquidados em 2026.

Relativamente ao montante de 1.875 milhares de euros, correspondente ao 5.º ano de exploração, o mesmo encontra-se, à data de aprovação das demonstrações financeiras consolidadas, em processo de verificação e validação por parte da SRTMI. Não obstante, o Conselho de Administração entende que o reconhecimento deste montante cumpre os critérios estabelecidos na IAS 20 – Contabilização dos Subsídios do Governo e Divulgação de Apoios do Governo, nomeadamente no que respeita à existência de segurança razoável quanto ao seu recebimento, tendo por base a aplicação consistente da metodologia contratual de cálculo e o histórico de execução de pedidos de reequilíbrio financeiro em períodos anteriores.

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

para uma viagem de ida. Já em 2026, na reunião de Conselho de Governo de 6 de janeiro, foi determinada a revisão dos referidos montantes máximos para 61 euros numa viagem de ida e volta e 35 euros para uma viagem de ida. Esta diferença é atribuída de forma direta e imediata ao passageiro residente.

O valor a receber da SRTMI no montante de 1.573 milhares de euros, diz respeito ao valor em dívida a 31 de dezembro de 2025, por parte do Governo Regional dos Açores, referente a esta tarifa (2024: 2.206 milhares de euros).

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

O aumento verificado no saldo de reservas de manutenção, no montante de 637.401 euros diz respeito às reservas de manutenção pagas no presente exercício. Periodicamente, são efetuados testes de imparidade sobre os referidos montantes, tendo sido reconhecidas perdas por imparidade no montante de 646.513 euros, tendo em conta a irrecuperabilidade das mesmas, de acordo com a perspetiva futura da manutenção a ocorrer.

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

Imparidade de outros devedores

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

	2025	2024
A 1 de janeiro	1 507 644	14 907 105
Aumentos / reduções	646 513	807 590
Resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas	-	6 278 618
Transferência para ativos não correntes detidos para venda	-	(20 485 669)
A 31 de dezembro	2 154 157	1 507 644

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

Em 2024 foram registadas perdas por imparidade sobre reservas de manutenção pagas, no valor de 6 milhões de euros, para as quais não existem estimativas de manutenções futuras suficientes para garantir a sua recuperabilidade.

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

14. Outros ativos correntes e não correntes

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes e não correntes, é como se segue:

	2025			2024		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Gastos diferidos						
Comissões	246 639	-	246 639	225 876	-	225 876
Rendas	117 505	-	117 505	250 095	-	250 095
Depósitos de garantia - locações	-	10 464	10 464	-	17 169	17 169
Seguros	-	-	-	614	-	614
Outros	1 495 734	-	1 495 734	1 288 172	-	1 288 172
Ativos financeiros com restrição de uso						
<i>Margin call</i>	426 561	-	426 561	-	-	-
Depósitos com restrição de uso	-	911 272	911 272	-	-	-
Estado e Outros Entes Públicos						
Imposto sobre o valor acrescentado	293 367	-	293 367	441 964	-	441 964
Outros ativos correntes	2 579 807	921 736	3 501 543	2 206 720	17 169	2 223 890

Os gastos diferidos com rendas referem-se a alugueres de motores, em substituição temporária dos reatores com necessidade de intervenção estrutural de manutenção, que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16. Na rubrica de comissões referem-se a montantes pagos aos agentes pelas passagens vendidas, mas ainda não voadas, até à data de relato.

Na rubrica de outros encontram-se ainda registados os custos diferidos ligados, na sua grande maioria, aos sistemas de informação, cujo contrato abrange períodos para além do exercício de 2025.

Em 2025, a SATA efetuou depósitos como colateral, no valor de 427 milhares de euros, no âmbito de contratos de derivados (*forwards*), para cumprimento de obrigações de margem (*margin calls*).

Os depósitos com restrição de uso correspondem a um depósito colateral constituído com o objetivo de cumprir as condições de elegibilidade previstas no novo contrato de obrigações de serviço público adjudicado à subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, o qual produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026. A maturidade do referido depósito a prazo é superior a 12 meses, configurando como um ativo não corrente.

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão) foram classificados como ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem, nomeadamente, as rendas pagas pela ocupação de espaços nos aeroportos onde é efetuada a prestação de serviços de *handling* (ver Nota 35).

15. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa presente na demonstração da posição financeira e na demonstração dos fluxos de caixa consolidados apresenta os seguintes valores:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Caixa	4 880	6 091
Depósitos bancários	1 121 601	2 439 713
Caixa e equivalentes de caixa	<u>1 126 481</u>	<u>2 445 805</u>

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os ativos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão) foram classificados como ativos não correntes detidos para venda, incluindo, designadamente, as disponibilidades a ela afetadas (ver Nota 35).

16. Capital

Capital Social

Em 31 de dezembro de 2025, o capital social do Grupo é representado por 21.549.710.100 ações com o valor nominal de 0,01 euros cada, totalmente detidas pela Região Autónoma dos Açores. Ver Nota 1.

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

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

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

17. Reservas

Reservas legais

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

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

Tendo em conta a constituição da Empresa em 13 de janeiro de 2023, a 31 de dezembro de 2025 e de 2024 a reserva legal ainda não se encontrava constituída.

Outras reservas

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025 a Azores Airlines registou na rubrica de outras reservas o montante de 12.020 milhares de euros (2024: 7.181 milhares de euros de perdas cambiais), referente a ganhos cambiais líquidos decorrentes da atualização cambial dos passivos de locação em USD, para as quais foi definida uma relação de cobertura com as vendas previstas altamente prováveis

do mercado dos Estados Unidos, cuja tarifa é determinada em USD, com referência a 1 de janeiro de 2022 (Nota 5.10).

Reserva de conversão cambial

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

Outras variações no capital próprio

Em dezembro de 2025, a Comissão Europeia aprovou o pedido apresentado pela República Portuguesa para prolongar o prazo para conclusão das medidas constantes do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, inicialmente previsto para 31 de dezembro de 2025.

No âmbito desta aprovação, o Grupo SATA ficou obrigada a devolver 3 milhões de euros ao Governo Regional dos Açores do auxílio de estado recebido anteriormente, até 31 de dezembro de 2026. Em 31 de dezembro de 2025 esta obrigação encontra-se reconhecida na rubrica de outras contas a pagar (Notas 23) por contrapartida de uma redução do capital próprio através da rubrica de outras variações no capital próprio.

É intenção do Conselho de Administração propor ao acionista uma redução do capital social da SATA Holding com vista a assegurar o cumprimento da obrigação decorrente da referida decisão da Comissão Europeia.

18. Provisões

No decurso dos exercícios de 2025 e 2024 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Total
A 1 de janeiro de 2025	404 453	189 303	260 226	853 982
Dotação	9 879	1 176	3 893 316	3 904 372
Juros e câmbios	-	-	(20 570)	(20 570)
Utilização / Redução	(633)	-	-	(633)
A 31 de dezembro de 2025	413 699	190 479	4 132 972	4 737 150

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

Processos judiciais

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

Em 2024 encontrava-se registada uma provisão, no âmbito de um processo de pedido de isenção de retenção de imposto sobre as rendas pagas, na sequência do contrato de transferência de aluguer da aeronave A330, com a HiFly, no valor de 1,6 milhões de euros.

Em consequência da intenção de privatização da subsidiária Azores Airlines, o montante referido acima relacionado com a Azores Airlines foi classificado como passivo associado a ativos não correntes detidos para venda.

Outros riscos e encargos

Em 2024, foi concluído um processo judicial em curso no Tribunal Superior de Inglaterra e País de Gales, do qual resultou uma decisão desfavorável à subsidiária Azores Airlines. A ação dizia respeito ao cumprimento do contrato de leasing do Airbus A330-200, operado entre 2018 e 2022, cuja rescisão antecipada levou a uma disputa legal com a empresa locadora, HiFly. O tribunal considerou a Azores Airlines responsável pelos pagamentos em disputa, nomeadamente rendas, reservas de manutenção e encargos adicionais, fixando uma indemnização no valor total de aproximadamente 8,7 milhões de euros. De salientar que até ao desfecho do processo a SATA considerava que este processo tinha um risco remoto, baseada nos seus consultores legais. Do referido montante, 2.262 milhares de euros já se encontravam registados na rubrica de fornecedores na demonstração da posição financeira consolidada do Grupo. Dada a conclusão do processo e natureza do saldo, o referido montante foi transferido para a rubrica de provisões.

Em consequência da intenção de privatização da subsidiária Azores Airlines, os montantes referidos acima, em 2024, relacionados com a referida Empresa foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

Custo de *redelivery*

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

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

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

Em 2025, foram registados reforços de provisões no montante de 3.893 milhares de euros, decorrentes da atualização das estimativas de custos de manutenções futuras a realizar em diversos componentes da aeronave CS-TSE, em regime de direito de uso na subsidiária SATA Air Açores, considerados indispensáveis para o cumprimento das condições contratuais de *redelivery*.

No ano de 2024, foram efetuados reforços no valor de 8.175 milhares de euros decorrentes da atualização das estimativas de manutenções futuras sobre vários componentes de 5 aeronaves consideradas

essenciais para preencher condições de *redelivery* na subsidiária Azores Airlines. As utilizações, no valor de 2.211 milhares de euros, respeitam à realização de duas manutenções estruturais sobre o *airframe* e trens da aeronave CS-TKQ, preenchendo condições de reentrega impostas no atual contrato de *leasing*.

Em consequência da intenção de privatização da subsidiária Azores Airlines, os montantes referidos acima, em 2024, relacionados com a referida Empresa foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

19. Empréstimos obtidos e Passivos de locação

Empréstimos obtidos

A classificação dos empréstimos obtidos quanto ao prazo (corrente e não corrente) e por natureza de empréstimo, no final dos exercícios de 2025 e 2024, é como segue:

Tipo	2025			2024		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Financiamentos com aval do GRA	6 500 000	271 000 000	277 500 000	6 000 000	192 500 000	198 500 000
Empréstimo Mútuos	86 666 518	15 000 000	101 666 518	55 778 600	14 334 002	70 112 602
Outros						
Conta Corrente Caucionada	7 604 000	-	7 604 000	7 977 000	-	7 977 000
	100 770 518	286 000 000	386 770 518	69 755 600	206 834 002	276 589 602
Custos iniciais com financiamentos obtidos	(1 216 327)	(2 600 565)	(3 816 891)	(998 630)	(2 495 873)	(3 494 503)
Acréscimo de juros	3 635 798	-	3 635 798	3 439 400	-	3 439 400
	103 189 990	283 399 435	386 589 425	72 196 369	204 338 129	276 534 498

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 referidos empréstimos no valor global de 200 milhões de euros têm aval do Governo Regional dos Açores e detalham-se como segue:

- (a) 65 milhões de euros dizem respeito a um empréstimo obrigacionista junto do Deutsche Bank, contraído pela SATA Air Açores em 2018, por um prazo de 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,711%.
- (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%, tendo sido efetuadas amortizações de capital nos exercícios de 2024 e 2025 no montante total de 7,5 milhões de euros.
- (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%.

Adicionalmente, tendo em consideração interações tidas com a Comissão Europeia (Nota 1.2), em 2025 foram contraídos financiamentos bancários no valor de 110 milhões de euros pelo Grupo SATA, dos quais, 85 milhões de euros, com aval do acionista único do Grupo, dos quais 10 milhões de euros contraídos na SATA Holding e 75 milhões de euros na SATA Air Açores. Os referidos financiamentos detalham-se como segue:

- i) Em 26 de novembro de 2025 foi celebrado um contrato de financiamento com a Caixa Geral de Depósitos, no montante total de 10 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses + *spread* de 1%, apresenta um prazo de maturidade de 7 anos e tem como garantia um aval do GRA (contratado pela SATA Holding);
- ii) Em 28 de agosto de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com o Banco BPI, no montante total de 20 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses, apresenta um prazo de maturidade de 7 anos e tem como garantia um aval do GRA (contratado pela SATA Air Açores).
- iii) Em 26 de setembro de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com o Banco BPI, no montante total de 15 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses, apresenta um prazo de maturidade de 7 anos e tem como garantia um aval do GRA (contratado pela SATA Air Açores).
- iv) Em 29 de setembro de 2025, foram celebrados dois contratos de financiamento com o Novo Banco e Novo Banco dos Açores, no montante total de 31,5 milhões de euros e 8,5 milhões de euros, respetivamente. Estes financiamentos vencem juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses, apresentam um prazo de maturidade de 7 anos e têm como garantia um aval do GRA (contratado pela SATA Air Açores).
- v) Em 15 de dezembro de 2025, foi ainda celebrado um contrato de financiamento com o Banco Caixa Geral Depósitos, no montante total de 25 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 1% acrescidos da Euribor a 6 meses e apresenta um prazo de maturidade de 30 dias, tendo sido totalmente liquidado em janeiro de 2026 (ver Nota 40).

Ainda no ano de 2025 a subsidiária SATA Air Açores contratou três financiamentos na modalidade de crédito simples à atividade:

- a) Em 27 de fevereiro de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 15 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 26 meses e tem como garantia parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 5º ano de exploração (1 de novembro de 2025 a 31 de outubro de 2026) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.
- b) Em 24 de março de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com a CCAMA, no montante total de 20 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 14 meses e tem como garantia parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 4º ano de exploração (1 de novembro de 2024 a 31 de outubro de 2025) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.
- c) Em 31 de julho de 2025, foi celebrado um contrato de financiamento com o DBI Bank, no montante total de 11 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 2,55% acrescidos da Euribor a 8 meses, apresenta um prazo de maturidade de 8 meses e tem como garantia parte da compensação

por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 4º ano de exploração (1 de novembro de 2024 a 31 de outubro de 2025) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA.

Em 28 de agosto de 2024, foi celebrado um contrato de financiamento com a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 30 milhões de euros. Este financiamento vence juros à taxa de 5,5%, apresenta um prazo de maturidade de 8 meses e tem como garantia a compensação por reposição do equilíbrio financeiro referente ao 3º ano de exploração (1 de novembro de 2023 a 31 de outubro de 2024) do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA. O referido financiamento foi integralmente amortizado em fevereiro de 2025.

Em 19 de novembro de 2024, foi contratado um segundo financiamento junto do Bankinter (BKT), no montante total de 40 milhões de euros, com uma taxa de juro composta por um spread de 1,65% acrescidos da Euribor a 12 meses, um prazo de maturidade de 24 meses que tem como garantia real atribuída as receitas futuras associadas ao contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA para o período compreendido entre janeiro de 2025 e julho de 2026. Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se por amortizar 30,7 milhões de euros.

A subsidiária SATA Air Açores dispõe ainda de uma Conta Corrente Caucionada contratada junto do Banco BPI, com um limite máximo de utilização de 7 milhões de euros, os quais vencem juros com uma taxa composta por um spread de 4% acrescidos da Euribor a 12 meses. O prazo de maturidade da referida linha é 30 de novembro de 2026 e detém como garantia real atribuída os últimos três meses do contrato de obrigações de serviço público celebrado com a RAA, ou seja, de agosto a outubro de 2026. Em 31 de dezembro de 2025, o montante utilizado ascendia a 6.904 milhares de euros (2024: 6.977 milhares de euros). Não obstante a variação residual do saldo utilizado face ao ano anterior, registaram-se movimentos significativos ao longo do exercício, com amortizações de 14,7 milhões de euros e novas utilizações de 14,6 milhões de euros.

Adicionalmente, também a subsidiária SATA Gestão de Aeródromos mantém ativa uma linha crédito, sob forma de conta-corrente caucionada, no montante limite de 1 milhão de euros. A 31 de dezembro de 2025, esta linha de crédito encontra-se parcialmente utilizada no valor de 700 milhares de euros (2024: 1.000 milhares de euros).

À data de aprovação das presentes demonstrações financeiras consolidadas, o financiamento contratado junto da CCAMA, no montante de 20 milhões de euros e o financiamento contratado junto do DBI, no valor de 11 milhões de euros, já se encontram integralmente liquidados (ver Nota 40).

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

	2025	2024
Até 1 anos	100 770 518	69 755 600
Entre 2 e 5 anos	249 483 865	206 834 002
Superior a 5 anos	36 516 135	-
	<u>386 770 518</u>	<u>276 589 602</u>

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

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

Tipo	2025			2024		
	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total
Financiamentos com aval do GRA	130 000 000	147 500 000	277 500 000	130 000 000	68 500 000	198 500 000
Empréstimo Mútuos	35 000 000	66 666 518	101 666 518	30 000 000	40 112 602	70 112 602
Conta Corrente Cauconada	-	7 604 000	7 604 000	-	7 977 000	7 977 000
	165 000 000	221 770 518	386 770 518	160 000 000	116 589 602	276 589 602

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

	Empréstimo obtidos	
	2025	2024
Saldo em 1 de janeiro	276 534 498	218 765 037
Recebimentos de empréstimos obtidos	170 604 000	87 474 500
Pagamentos de empréstimos bancários	(74 039 481)	(40 482 561)
Custos com juros	11 867 995	8 541 439
Atualização cambial e outros	1 622 413	2 348 685
Transferência passivos não correntes de ativos detidos para venda	-	(112 602)
Saldo em 31 de dezembro	386 589 425	276 534 498

Passivos de locação

O Grupo regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 o Grupo tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação negociados pelo Grupo detalha-se como se segue:

Tipo	2025			2024		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	4 586 586	17 437 321	22 023 907	4 866 216	22 897 215	27 763 431
Custos iniciais com locações	(35 296)	(60 440)	(95 735)	(43 524)	(95 741)	(139 264)
Acréscimo de juros	(51 023)	-	(51 023)	(59 625)	-	(59 625)
	4 500 267	17 376 881	21 877 148	4 763 067	22 801 474	27 564 541

	2025	2024
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	5 465 151	5 914 074
Entre 1 e 5 anos	19 028 592	20 694 738
Mais de 5 anos	0	4 815 825
	24 493 743	31 424 637
Custos financeiros futuros das locações	(2 469 836)	(3 661 206)
Valor atual do passivo das locações	22 023 907	27 763 431

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	2025	2024
Até 1 ano	4 586 586	4 863 115
Entre 1 e 5 anos	17 437 321	18 134 202
Mais de 5 anos	0	4 766 115
	22 023 907	27 763 431

Em 31 de dezembro de 2025, existem 9 aeronaves e 2 motores Leap-A1, cujos passivos de locação se encontram apresentados na rubrica de passivos associados a ativos não correntes detidos para venda (Nota 35).

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os passivos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão), foram transferidos para passivos associados a ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem as responsabilidades com contratos de locação de *ground service equipments* (GSE's) utilizados pelo *handling* (ver Nota 35).

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

	Passivos com obrigações contratuais	
	2025	2024
Saldo em 1 de janeiro	27 564 541	144 747 671
Aumentos de locações	668 037	26 730 511
Regenociações	-	3 114 814
Pagamentos de locações	(5 818 459)	(45 972 386)
Custos com juros	1 165 360	9 138 526
Atualização cambial e outros	(376 558)	8 238 256
Transferência passivos não correntes de ativos detidos para venda	(1 325 773)	(118 432 851)
Saldo em 31 de dezembro	21 877 148	27 564 541

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

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

Para cobertura das responsabilidades para complementos de pensões de reforma, o Grupo constituiu em 29 de dezembro de 1994 um Fundo de Pensões autónomo para o qual é transferida a totalidade das

responsabilidades e as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se forem vencendo em cada um dos exercícios.

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

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

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

	2025	2024
Taxa anual de desconto	4,05%	3,50%
Taxa anual de crescimento dos salários		
PT	2,82%	2,82%
PT TMA	2,62%	2,62%
PNC	2,03%	2,03%
PNT	2,06%	2,06%
Taxa anual de crescimento das pensões		
PT	2,82%	2,82%
PT TMA	2,62%	2,62%
PNC	2,03%	2,03%
PNT	2,06%	2,06%
Pressupostos demográficos		
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80

Legenda:

PT = Pessoal de Terra | TMA = Técnico Manutenção de Aeronaves |

PNC = Pessoal Navegante Comercial | PNT = Pessoal Navegante Técnico

Em 31 de dezembro de 2025, as responsabilidades com benefícios pós-emprego dos colaboradores estavam distribuídas da seguinte forma entre as empresas do Grupo SATA: 42,8 milhões de euros para a SATA Air Açores (incluindo a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas, no montante de 13,6 milhões de euros), 10,5 milhões de euros para a Azores Airlines e 652 milhares de euros para a SATA Gestão de Aeródromos. O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma para a Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

De notar que, de acordo com a IFRS 5, a obrigações de benefício de reforma e outros associados à subsidiária Azores Airlines encontram-se, a 31 de dezembro de 2025 e 2024, registados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

Adicionalmente, e em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os passivos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão), foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem as obrigações de benefícios de reforma e outros associados a pessoal da unidade do *handling* que se encontravam ainda em efetividade de funções naquela data, no montante de 901 milhares de euros, a que correspondem ativos do respetivo plano, proporcionalmente afetos, no valor de 761 milhares de euros.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões e o valor de mercado dos ativos sob gestão do fundo referente aos colaboradores da subsidiária SATA Air Açores, detalham-se da seguinte forma:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Valor presente das obrigações	41 928 832	45 121 915
Justo valor dos ativos do plano	<u>(23 962 077)</u>	<u>(23 984 900)</u>
Obrigação na demonstração da posição financeira consolidada	<u>17 966 755</u>	<u>21 137 015</u>

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

	Responsabilidades do plano	Ativos do plano	Total
A 1 de janeiro de 2024	36 144 456	(24 730 631)	11 413 825
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	80 689	-	80 689
Reformas antecipadas e pré-reformas	2 006 319	-	2 006 319
Juro líquido	1 265 056	(829 373)	435 683
Sub-total	3 352 065	(829 373)	2 522 692
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(461 227)	(461 227)
Variação pressupostos financeiros	10 273 717	-	10 273 717
Ajuste de experiência	-	-	-
Sub-total	10 273 717	(461 227)	9 812 489
Contribuições	-	(147 752)	(147 752)
Benefícios pagos pelo Fundo	(2 184 083)	2 184 083	-
Benefícios pagos pela Empresa	(2 464 240)	-	(2 464 240)
A 31 de dezembro de 2024	45 121 915	(23 984 900)	21 137 015
A 1 de janeiro de 2025	45 121 915	(23 984 900)	21 137 015
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	78 611	-	78 611
Reformas antecipadas e pré-reformas	84 667	-	84 667
Juro líquido	1 579 267	(801 408)	777 859
Sub-total	1 742 544	(801 408)	941 136
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(1 413 803)	(1 413 803)
Variação pressupostos financeiros	935 539	-	935 539
Ajuste de experiência	-	-	-
Sub-total	935 539	(1 413 803)	(478 264)
Contribuições	-	(809 057)	(809 057)
Benefícios pagos pelo Fundo	(2 285 886)	2 285 886	-
Benefícios pagos pela Empresa	(2 683 922)	-	(2 683 922)
Transferências para ativos não correntes detidos para venda	(901 357)	761 204	(140 152)
A 31 de dezembro de 2025	41 928 832	(23 962 077)	17 966 755

A variação na responsabilidade em resultado das remensurações através de variações de pressupostos financeiros, no valor de 936 milhares de euros, está, maioritariamente, relacionado com o impacto que os novos acordos de empresa tiveram na massa salarial pensionável e, consequentemente, nos benefícios pós emprego a liquidar perante os colaboradores.

A remensuração positiva dos ativos do plano, no montante de 1.414 milhares de euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 801 milhares de euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou uma valorização efetiva de 2.215 milhares de euros.

A maturidade média das responsabilidades do plano associado à subsidiária SATA Air Açores ascende a 10,4 anos.

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

	2025	2024
Obrigações	13 027 555	12 512 923
Ações	7 264 181	6 830 900
Imóveis	2 626 067	3 082 060
Depósitos	675 786	364 570
Outros	1 129 693	1 194 448
	24 723 282	23 984 900

O detalhe da natureza da carteira de ativos inclui o montante de 761.205 euros referentes a ativos afetos à unidade de negócio do *handling*, cuja sua posição na demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2025 é reconhecida em passivos associados a ativos não correntes detidos para venda, conjuntamente às responsabilidades de benefícios de reforma dos referidos trabalhadores.

A contribuição recomendada para o Fundo de pensões, em 2026, ascenderá a 78 milhares de euros.

Análise de sensibilidade

Análise de sensibilidade das responsabilidades por benefícios definidos às variações ponderadas da taxa de desconto da subsidiária SATA Air Açores:

	Taxa	2025
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	3,80%	43 727 661
Taxa de desconto anual das pensões	4,05%	42 830 189
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	4,30%	41 967 428

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

Planos de contribuição definida

Em 2025, o valor das contribuições definidas efetuadas pelo Grupo para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 724 milhares de euros (2024: 686 milhares de euros).

21. Fornecedores

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

Descrição	2025	2024
Fornecedores c/c	24 788 722	26 113 443
Faturas em receção e conferência	303	303
Total fornecedores	24 789 025	26 113 745

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 628 milhares de euros (2024: 617 milhares de euros).

23. Outras contas a pagar

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

	2025	2024
Outros credores		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	6 065 468	3 879 802
Governo Regional dos Açores (Nota 17 e 27)	3 000 000	-
Fornecedores de investimento	1 039 055	8 600 361
Derivados de juros	693 346	1 476 277
Taxas aeronáuticas	448 388	413 019
Depósitos de caução	250 000	250 000
Credores diversos	197 847	392 178
Despesas a reembolsar ao pessoal	99 160	68 746
Saldos credores de clientes	92 862	85 872
Outros	50 113	96 864
Acréscimos de gastos		
Remunerações a liquidar	4 521 980	6 869 788
Irregularidades de passageiros	1 715 939	755 450
Seguros	25 960	364 652
Outros acréscimos	3 375 214	1 781 498
Outras contas a pagar	21 575 333	25 034 506

A 31 de dezembro de 2025 e de 2024, o Grupo apresenta um montante a pagar à SRTMI, decorrente de valores recebidos no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais que ainda não se encontram totalmente executados. O aumento registado em 2025 reflete a diferença entre os montantes recebidos e o grau de execução dos trabalhos no período, nomeadamente intervenções estruturais associadas às obras em curso.

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

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a SRTMI e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar detalham-se como segue:

Ilha	2025					
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido			A pagar/ executar
			Por protocolo	PO2020	Outros	
Pico	5 934 593	3 530 294	(5 934 593)	-	(14 750)	(2 419 049)
S. Jorge	3 401 051	1 065 202	(3 401 051)	-	(4 270)	(2 340 119)
Flores	196 497	45 701	(196 497)	-	-	(150 796)
Corvo	860 366	417 828	(860 366)	-	(102 623)	(545 161)
Graciosa	8 227 840	9 055 887	(8 227 840)	(1 427 550)	(10 840)	(610 343)
	18 620 347	14 114 912	(18 620 347)	(1 427 550)	(132 483)	(6 065 468)

Ilha	2024					
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido			A pagar/ executar
			Por protocolo	PO2020	Outros	
Pico	5 934 593	2 884 537	(2 577 472)	-	(14 750)	292 315
S. Jorge	3 401 051	925 452	(2 249 010)	-	(4 270)	(1 327 828)
Flores	196 497	15 634	(6 150)	-	-	9 484
Corvo	860 366	225 755	(235 182)	-	(102 623)	(112 049)
Graciosa	8 227 840	4 676 316	(5 979 349)	(1 427 550)	(11 140)	(2 741 723)
	18 620 347	8 727 694	(11 047 163)	(1 427 550)	(132 783)	(3 879 802)

Os montantes recebidos agregam valores de três naturezas distintas: (i) valores recebidos ao abrigo de protocolos acordados com o GRA, (ii) valores financiados através de fundos comunitários no âmbito do PO2020, e (iii) valores associados a protocolos anteriores já finalizados, mas sobre os quais existe a possibilidade de apresentação de faturas adicionais e/ou execução de manutenções futuras, de acordo com o respetivo enquadramento contratual.

Em 31 de dezembro de 2025, o saldo com o Governo Regional dos Açores no valor de 3 milhões de euros respeita ao montante cuja restituição foi determinada pela Comissão Europeia no âmbito da decisão de dezembro de 2025 que prorrogou o prazo para a conclusão das medidas contantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA até 31 de dezembro de 2026 (Nota 17).

A rubrica de fornecedores de investimento a 31 de dezembro de 2025 concentra montantes por liquidar referentes a um contrato de *Guaranteed Maintenance Cost Plan* celebrado no presente exercício com a *Pratt & Whitney*, destinado a futuras manutenções dos motores das aeronaves Q-400. Inclui ainda outros valores relativos a manutenções estruturais previstas para a frota em operação. A variação face ao período homólogo reflete o esforço do Grupo na liquidação de encargos associados à indução de vários motores na oficina de reparação, com vista a assegurar a disponibilidade e fiabilidade operacional da frota. Ver Nota 6.

A 31 de dezembro de 2025 o Grupo detém dois instrumentos financeiros derivados do tipo *interest rate collar*, contratados com o objetivo de mitigar o risco de variação da taxa de juro associada a dois financiamentos com aval do GRA, o de 30 milhões de euros do EuroBic e o de 40 milhões de euros do BPI (Ver Nota 19). Este produto estabelece um limite mínimo (*floor*) e um limite máximo (*cap*) para a taxa de juro aplicável, garantindo assim previsibilidade nos encargos financeiros. À data de relato, a valorização de mercado dos instrumentos mencionados é de 693 milhares de euros (2024: 1.476 milhares de euros), refletindo as condições atuais do mercado de taxas de juro.

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

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

A rubrica de depósitos de caução respeita aos montantes entregues pelo consórcio que apresentou propostas no âmbito do anterior processo de privatização da subsidiária Azores Airlines (agora extinto). Já em 2026 a SATA Holding procedeu à devolução do referido montante.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2026.

Em consequência da intenção de alienação da unidade de negócio do *handling*, em 31 de dezembro de 2025, os passivos associados a esta unidade (mencionados no projeto cisão), foram classificados como passivos associados a ativos não correntes detidos para venda. Estes incluem as responsabilidades associadas a direitos adquiridos em 2025 de férias, subsídios de férias e outras componentes variáveis, cujo pagamento será realizado em 2026, sobre trabalhadores transferidos para a SATA Handling (ver Nota 35).

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

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

24. Outros passivos correntes

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

	2025	2024
Estado e outros entes públicos		
Segurança social	5 076 878	4 056 762
Imposto sobre o rendimento singular	1 887 110	1 458 196
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	369 475	226 035
Operações <i>charter</i>	-	-
Outros passivos correntes	7 333 464	5 740 993

A rubrica de estado e outros entes públicos era composta, a 31 de dezembro de 2025, pelos montantes correspondentes a contribuições a entregar à segurança social com referência aos meses de setembro novembro e dezembro de 2024, janeiro e fevereiro de 2025 (os quais se encontram a cumprir acordos fracionados de pagamentos até maio de 2027), e aos meses de novembro de 2025 e dezembro de 2025, entregues em dezembro de 2025 e janeiro de 2026, respetivamente, cuja liquidação ocorreu já em 2026. Relativamente aos saldos de imposto sobre o rendimento singular, encontravam-se pendentes, no final do exercício os pagamentos correspondentes ao mês de outubro, novembro e dezembro de 2025, os quais foram igualmente liquidados em 2026.

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

25. Ativos e passivos financeiros por categoria

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

	2025			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Clientes e contas a receber não corrente	246 962	-	-	246 962
Caixa e seus equivalentes	1 126 481	-	-	1 126 481
Clientes e outras contas a receber	73 172 169	-	884 166	74 056 335
Total Ativos financeiros	74 545 612	-	884 166	75 429 778
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	283 399 435	-	-	283 399 435
Empréstimos obtidos corrente	103 189 990	-	-	103 189 990
Passivos de locação não corrente	-	-	17 376 881	17 376 881
Passivos de locação corrente	-	-	4 500 267	4 500 267
Fornecedores e outras contas a pagar	41 049 871	693 346	4 621 141	46 364 358
Total passivos financeiros	427 639 296	693 346	26 498 289	454 830 931

	2024			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Clientes e contas a receber não corrente	256 922	-	-	256 922
Caixa e seus equivalentes	2 445 805	-	-	2 445 805
Clientes e outras contas a receber	44 816 404	-	830 557	45 646 961
Total Ativos financeiros	47 519 131	-	830 557	48 349 688
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	204 338 129	-	-	204 338 129
Empréstimos obtidos corrente	72 196 369	-	-	72 196 369
Passivos de locação não corrente	-	-	22 801 474	22 801 474
Passivos de locação corrente	-	-	4 763 067	4 763 067
Fornecedores e outras contas a pagar	42 733 440	1 467 277	6 938 534	51 139 251
Total passivos financeiros	319 267 937	1 467 277	34 503 076	355 238 290

26. Justo valor de ativos e passivos

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

27. Vendas e Prestação de serviços

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

	2025	2024
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	1 802	1 366
Sub-total	1 802	1 366
Prestação de Serviços		
Exploração aérea		
Voos Regulares	46 525 352	40 467 147
Assistência a aviões de terceiros	5 384 965	5 163 341
Taxa de terminal	2 280 207	1 461 425
Serviços de gestão aeroportuária	1 999 548	1 967 696
Taxas aeroportuárias	1 437 878	327 856
Manutenção de aeronaves	248 374	295 641
Comissões de tráfego	21 985	49 498
Outros	306 292	101 985
Sub-total	58 204 600	49 834 590
Vendas e prestações de serviços	58 206 402	49 835 956

Em 2025 verificou-se um aumento da atividade do Grupo face a 2024, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 8,4 milhões de euros, em consequência do aumento do turismo no Arquipélago dos Açores.

Na rubrica de exploração aérea está incluída a receita proveniente da Tarifa Açores no valor de 12.485 milhares de euros (2024: 9.546 milhares de euros).

28. Subsídios à exploração

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Subsídios à exploração:		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)	28 000 014	28 000 591
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	46 348 978	32 655 896
Outros	-	6 000
	<u>74 348 992</u>	<u>60 662 487</u>

O montante de reequilíbrio financeiro no valor de 46.349 milhares de euros inclui 42.840 milhares de euros referentes ao contrato de concessão por contrapartida do serviço público prestado pela SATA Air Açores de exploração das rotas no arquipélago dos Açores (Nota 13) e 3.509 milhares de euros referentes ao contrato de concessão do serviço público prestado pela SATA Gestão de Aeródromos de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores. A 31 de dezembro de 2025 encontram-se reconhecidos os reequilíbrios financeiros relativos ao período do 2º semestre de 2023 – 1º semestre de 2024 e ao período do 2.º semestre de 2024 - 1.º semestre de 2025, nos montantes de 1.633.769 euros e de 1.875.218 euros, respetivamente (conforme descrito na Nota 13).

Em 31 de dezembro de 2024 o montante de 32.656 milhares de euros inclui 31.462 milhares de euros referentes ao contrato de concessão por contrapartida do serviço público prestado pela SATA Air Açores de exploração das rotas no arquipélago dos Açores (Nota 13) e 1.194.176 euros referentes ao contrato de concessão do serviço público prestado pela SATA Gestão de Aeródromos de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores.

29. Fornecimentos e serviços externos

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

	2025	2024
Manutenção e aluguer de motores	11 868 411	9 937 038
Combustíveis e lubrificantes	8 192 857	8 841 809
Custos de distribuição e comunicação	6 862 728	7 098 708
Rendas e Alugueres	4 332 630	3 835 833
Indemnizações Bagagem e passageiros	4 199 920	3 139 617
Fretamentos	3 508 416	1 937 609
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	3 501 158	2 670 228
Vigilância e Segurança	3 092 595	2 720 801
Honorários e serviços especializados	2 632 270	1 779 805
Limpeza e higiene	2 167 358	1 907 618
<i>Handling</i>	1 778 792	1 870 733
Deslocações e estadas	985 777	830 610
Conservação e reparação	889 221	1 254 226
Seguros	756 879	777 998
<i>Catering</i>	579 275	572 661
Comissões	452 740	334 105
Transporte mercadorias e equipamentos	436 123	490 525
Manutenção programas informáticos e equipamentos	249 163	442 477
Serviços relativos a tráfego	37 050	39 956
Outros	1 195 868	1 416 169
Fornecimentos e serviços externos	57 719 231	51 898 527

Apesar do aumento da atividade em 2025, o Grupo conseguiu estabilizar a maioria dos custos operacionais, não tendo registado aumentos proporcionais, havendo inclusive algumas reduções de custos, tais como, custos de distribuição e comunicação e *handling*.

Em algumas outras rubricas o aumento do número de passageiros transportados teve um impacto semelhante no aumento dos custos, nomeadamente, nos custos com limpeza e higiene, taxas relativas a voo e aeroportuárias, comissões e *catering*, neste caso igualmente via aumento da receita.

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

O aumento verificado nos gastos com vigilância e segurança resulta da atualização do contrato de prestação de serviços com os bombeiros e empresa de segurança em 2024, cujo impacto total apenas se fez sentir já em 2025, não obstante, o significativo aumento das horas extras registadas devido ao aumento operacional.

O incremento dos gastos com indemnizações e irregularidades decorre, em grande medida, do acréscimo da atividade operacional, conjugado com limitações pontuais de frota. Este efeito foi ainda agravado pelas condições atmosféricas adversas características da operação na Região Autónoma dos Açores, com impacto na regularidade e pontualidade dos voos.

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

Em consequência dos longos ciclos de manutenção, no decorrer de 2025, foi contratado um ACMI para atenuar as necessidades de mobilidade ao abrigo das Obrigações de Serviço Público.

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

30. Gastos com o pessoal e Reestruturação

Os gastos com pessoal, incorridos durante os exercícios de 2025 e 2024, foram como segue:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	644 791	551 336
Pessoal	<u>50 451 016</u>	<u>45 472 741</u>
	<u>51 095 807</u>	<u>46 024 077</u>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	856 470	516 372
Plano de contribuição definida	601 076	563 086
Prémio de jubilação	<u>123 276</u>	<u>122 905</u>
	<u>1 580 822</u>	<u>1 202 364</u>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	10 965 666	9 905 957
Custos de acção social	116 772	76 802
Outros	<u>3 780 734</u>	<u>3 342 075</u>
	<u>14 863 171</u>	<u>13 324 834</u>
Custos com o pessoal	<u>67 539 800</u>	<u>60 551 275</u>

O aumento verificado em 2025 face a 2024 na rubrica gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do efeito conjunto provocado pelo aumento da atividade operacional e consequente aumento de efetivo, bem como do impacto dos novos acordos de Empresa celebrados com vários parceiros sociais, nomeadamente, pessoal navegante e pessoal de terra em 2024, cujo impacto total só se fez sentir em 2025.

O número médio de empregados do Grupo encontra-se detalhado no Relatório de Gestão.

Gastos de reestruturação

Em 2025 e 2024 o Grupo registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Pré- reformas e reformas antecipadas (Nota 20)	<u>123 879</u>	<u>2 230 849</u>
	<u>123 879</u>	<u>2 230 849</u>

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

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

Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2022 as empresas do Grupo SATA assumiram o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da respetiva empresa na data da saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços ao Grupo.

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

No decorrer de 2025 foram reconhecidas responsabilidades adicionais pelo facto de se encontrarem assinados acordos de pré-reforma futuros, cujos colaboradores ainda se encontram ao serviço do Grupo acrescidos da atualização dos pressupostos subjacentes ao reconhecimento da responsabilidade associada aos gastos de reestruturação.

Como resultado do descrito, em 2025 e em 2024 foram reconhecidos 124 milhares de euros e 2.230 milhares de euros em gastos de reestruturação, respetivamente.

31. Outros rendimentos e ganhos

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

	2025	2024
Alugueres de sondas	471 835	-
Rendimentos suplementares	121 296	243 180
Ganhos em inventários	27 482	13 191
Ganhos em ativos tangíveis	3 996	2 781
Outros	3 109	4 183
	627 718	263 335

Na sequência da inspeção estrutural realizada à aeronave CS-TRF por um fornecedor externo, a SATA entende existir lugar à refaturação de valores relativos a equipamentos disponibilizados pela própria para a execução dos trabalhos. Em resultado da divergência de posições entre as partes, foi reconhecida uma imparidade sobre os montantes faturados, no valor de 472 milhares de euros (Nota 13).

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

32. Outros gastos e perdas

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

	2025	2024
Impostos	472 867	479 244
Perdas em inventários	66 748	158 180
Comissões cartões crédito	68 183	80 837
Quotizações	47 599	72 700
Outros	743 174	360 866
	<u>1 398 572</u>	<u>1 151 827</u>

33. Resultados financeiros

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

	2025	2024
Gastos financeiros		
Juros empréstimos	(11 826 340)	(8 437 608)
Juros de passivos com obrigações contratuais	(1 165 360)	(1 364 857)
Comissões, taxas e outros	(1 592 794)	(1 443 659)
Outros	(35 282)	(142 239)
	<u>(14 619 777)</u>	<u>(11 388 363)</u>
Rendimentos financeiros		
Outros	266	33 048
	<u>266</u>	<u>33 048</u>
Diferenças de câmbio líquidas		
Diferenças de câmbio líquidas	(1 046 120)	14 091
	<u>(1 046 120)</u>	<u>14 091</u>

No seguimento do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, e de acordo com as obrigações por este definidas, a SATA Holding assumiu dívida bancária que se encontrava na esfera da SATA Air Açores, no montante total de 200 milhões de euros. O montante dos juros de empréstimos obtidos e de comissões respeita essencialmente aos custos com os referidos empréstimos, deduzidos do impacto positivo dos derivados liquidados durante o exercício de 2024 no montante de 348,2 milhares de euros (Nota 23). A variação verificada resulta, essencialmente, do impacto da contratação de novos financiamentos no decorrer de 2025, conforme descrito na Nota 19.

A valorização do euro face ao dólar durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, gerou perdas a reconhecer na demonstração de resultados fruto da atualização cambial pelo facto de existirem mais ativos do que passivos reconhecidos em moeda estrangeira.

34. Imposto do exercício

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

	2025	2024
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	(124 213)	(77 300)
Imposto diferido (Nota 9)	(1 106 268)	(45 559)
Excesso/insuficiência estimativa imposto	(29 383)	(2 024)
Imposto sobre o rendimento	(1 259 864)	(124 883)

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

	2025	2024
Resultado antes de Imposto	(23 674 679)	(30 356 701)
Taxa de Imposto	14,0%	14,7%
	(3 314 455)	(4 462 435)
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	425 435	1 233 363
Diferenças temporárias sem imposto diferido	3 050 313	3 226 564
Benefícios Fiscais	(4 629)	(6 547)
Tributação autónoma	106 422	77 257
Diferenças permanentes	72 284	9 098
Ajustamento de RETGS	(229 745)	-
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	29 383	2 024
Atualização de imposto diferido- atualização da taxa imposto	1 106 268	-
Imposto diferido sobre prejuizos fiscais de anos anteriores	-	45 559
Derrama	18 587	-
Imposto s/ rendimento	1 259 864	124 883
Taxa efetiva de imposto	-5,3%	-0,4%

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

	2025	2024
Taxa de imposto	14,00%	14,70%
Derrama	1,00%	0,00%
	15,00%	14,70%

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

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

Em 2025, a Azores Airlines mantém a sua classificação como ativo não corrente detido para venda, não obstante o processo de alienação não se ter concretizado no prazo de 12 meses. O atraso decorre de fatores externos à esfera de controlo do Grupo, mantendo-se inalterado o compromisso do Conselho de Administração com o plano de alienação. Em dezembro de 2025, a Comissão Europeia aprovou a prorrogação do Plano de Reestruturação até 31 de dezembro de 2026, prazo até ao qual o Grupo mantém a expectativa de concluir o processo de privatização, conforme detalhado na Nota 1.3.

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

Adicionalmente, conforme referido também na Nota 1, em 31 de dezembro de 2025 encontra-se em curso o processo de *carve-out* da unidade de negócio do *handling*, resultando na criação da SATA Handling, já no decurso de 2026. Apesar da sua criação ter sido efetivada apenas em abril de 2026, de acordo com o projeto de cisão, a produção de efeitos contabilísticos remete para 1 de janeiro de 2026.

Nesse seguimento, a SATA Holding encontra-se a desenvolver as diligências necessárias para iniciar o processo de privatização a 100% da SATA Handling, por forma a dar cumprimento ao prazo previsto de conclusão do processo até 31 de dezembro de 2026 (ver Nota 1.3).

Face a este enquadramento, e conforme descrito na Nota 2.3, os ativos e passivos que transitaram para esta nova entidade foram classificados como ativos não correntes detidos para venda e passivos associados a ativos não correntes detidos para venda.

Demonstração da posição financeira

No âmbito da operação de cisão simples da unidade de negócio de *handling*, com efeitos a 1 de janeiro de 2026, será transferido para a nova entidade um conjunto de ativos e passivos previamente identificados com base nos saldos contabilísticos à data de 31 de dezembro de 2025.

Assim, os ativos e passivos da subsidiária Azores Airlines e da unidade de negócio do *handling*, classificados como detidos para venda, em 31 de dezembro de 2025 e 2024 detalham-se do seguinte modo:

	2025			2024	
	SATA Handling	Azores Airlines	Total	Azores Airlines	Total
Ativo não corrente					
Ativos fixos tangíveis	3 085 976	181 848 773	184 934 750	122 461 727	122 461 727
Ativos intangíveis	-	229 193	229 193	229 192	229 192
Ativos por impostos diferidos	-	12 677 666	12 677 666	14 749 093	14 749 093
Clientes	-	2 598 402	2 598 402	4 594 127	4 594 127
Outras contas a receber	-	48 015 127	48 015 127	40 641 311	40 641 311
Outros ativos não correntes	-	758 625	758 625	1 107 838	1 107 838
	3 085 976	246 127 786	249 213 762	183 783 289	183 783 289
Ativo corrente					
Inventários	248 294	411 235	659 529	454 673	454 673
Clientes	-	19 890 977	19 890 977	34 760 150	34 760 150
Outras contas a receber	-	14 848 068	14 848 068	17 471 851	17 471 851
Imposto sobre o rendimento a receber	-	621	621	73 140	73 140
Outros ativos correntes	138 647	6 196 598	6 335 245	2 860 729	2 860 729
Caixa e equivalentes de caixa	452 404	1 770 229	2 222 633	7 803 868	7 803 868
	839 344	43 117 728	43 957 072	63 424 411	63 424 411
Total do Ativo	3 925 321	289 245 514	293 170 834	247 207 700	247 207 700
Passivo não corrente					
Provisões	-	45 761 268	45 761 268	24 674 960	24 674 960
Empréstimos obtidos	-	-	-	-	-
Passivos de locação	982 497	56 308 894	57 291 391	81 030 564	81 030 564
Obrigações de benefícios de reforma e outros	140 153	10 506 008	10 646 161	15 970 095	15 970 095
	1 122 650	112 576 170	113 698 820	121 675 619	121 675 619
Passivo corrente					
Empréstimos obtidos	-	-	-	112 602	112 602
Passivos de locação	343 276	33 889 656	34 232 932	37 402 286	37 402 286
Fornecedores	-	19 478 073	19 478 073	29 741 547	29 741 547
Outras contas a pagar	2 795 118	35 416 167	38 211 286	31 145 580	31 145 580
Imposto sobre o rendimento a pagar	-	-	-	-	-
Outros passivos correntes	-	12 398 432	12 398 432	8 164 181	8 164 181
Documentos pendentes de voo	-	36 335 377	36 335 377	43 823 300	43 823 300
	3 138 394	137 517 705	140 656 099	150 389 497	150 389 497
Total Passivo	4 261 044	250 093 875	254 354 920	272 065 116	272 065 116

De referir que de acordo com a IFRS 5, os valores referentes à demonstração da posição financeira consolidada, em 31 de dezembro de 2024, não foram reexpressos.

Demonstração dos resultados

Pelos motivos descritos na Nota 2.3, a identificação de rendimentos, gastos e resultados associados à unidade de *handling* para o exercício de 2025 implicaria o recurso a critérios de imputação significativamente arbitrários, não refletindo a sua *performance* económica real e não sendo comparável com a informação financeira que será produzida após a sua autonomização.

Face ao exposto, o Conselho de Administração considera que a apresentação de informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados do exercício de 2025 bem como a reexpressão de períodos comparativos não permitiria proporcionar uma representação fidedigna da unidade de negócio, podendo induzir os utilizadores das demonstrações financeiras em erro.

Assim, não foi apresentada informação relativa a operações descontinuadas na demonstração de resultados, encontrando-se a segregação e reporte autónomo da *performance* desta unidade apenas assegurados a partir de 1 de janeiro de 2026.

Nesse seguimento, de referir que de acordo com a IFRS 5, os valores referentes à demonstração de resultados consolidados, em 31 de dezembro de 2024, não foram reexpressos.

Relativamente à subsidiária Azores Airlines, os rendimentos e gastos dos segmentos operacionais, apresentados como resultados atribuíveis a unidades operacionais descontinuadas, dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, detalham-se da seguinte forma:

	2025	2024
Vendas e serviços prestados	301 590 157	326 445 180
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(811 872)	(1 657 100)
Fornecimentos e serviços externos	(198 430 076)	(241 883 950)
Gastos com o pessoal	(68 044 157)	(66 677 444)
Provisões (aumentos/reduções)	1 977 578	(6 321 824)
Outros rendimentos e ganhos	793 790	4 858 788
Outros gastos e perdas	(6 758 031)	(5 714 207)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)	30 317 390	9 049 443
Gastos de reestruturação	(210 883)	(5 893 391)
Gastos de depreciação e de amortização	-	(43 685 128)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	(7 036 545)	(5 120 932)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	(10 113)	155 777
Resultado operacional	23 059 850	(45 494 231)
Gastos financeiros	(8 751 947)	(10 582 271)
Rendimentos financeiros	24 847	36 855
Diferenças de câmbio líquidas	(5 352 838)	2 448 881
Resultados antes de impostos	8 979 911	(53 590 766)
Imposto sobre o rendimento do exercício	(2 102 583)	344 117
Resultado líquido do exercício	6 877 328	(53 246 649)

De notar que, na sequência da classificação da Azores Airlines como ativo não corrente detido para venda no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, nos termos da IFRS 5, os respetivos ativos deixaram de ser objeto de depreciação e amortização a partir da data dessa classificação. Consequentemente, os resultados apresentados no exercício findo em 31 de dezembro de 2025 incorporam os efeitos dessa suspensão, não refletindo integralmente o desempenho que resultaria da aplicação das políticas contabilísticas anteriormente adotadas nas demonstrações financeiras individuais da subsidiária, designadamente ao nível do reconhecimento de depreciações e amortizações do exercício.

Demonstração dos fluxos de caixa

Os fluxos de caixa, respeitantes às unidades descontinuadas, dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, foram considerados como parte integrante desta demonstração e detalham-se conforme segue:

Valores em milhares de Euros	Total 2025	Total 2024
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais	(6 925 615)	13 610 070
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento	(12 355 340)	(5 516 442)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento	(40 619 878)	(57 103 976)
Fluxos de caixa líquidos da unidade operacional descontinuada	(59 900 832)	(49 010 348)

De referir que os fluxos de caixa da unidade operacional descontinuada não incluem a unidade de negócio de *handling*. Conforme descrito na Nota 2.3, a identificação de fluxos de caixa associados a esta unidade para o exercício de 2025 implicaria o recurso a critérios de imputação significativamente arbitrários, não

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

Em setembro de 2025, foi emitida uma nova garantia bancária pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores, no montante de 911.272 euros, a favor da Região Autónoma dos Açores, destinada a assegurar a prestação do serviço público aeroportuário nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e Aerogare das Flores.

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2025 e 2024 a SATA apresenta uma contingência passível de divulgação no montante de 12 milhões de euros relacionados com o processo de irregularidades a decorrer no Canadá.

Em 2019, foi aberto um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (*Canadian Class Action*). No seguimento deste processo, o Tribunal Federal do Canadá indeferiu o pedido de certificação do mesmo como uma ação coletiva e, apesar da referida decisão estar a ser objeto de recurso, é entendimento dos assessores legais da Empresa que a probabilidade de insucesso no processo é possível, mas não provável.

Em 31 de dezembro de 2025, apenas os montantes associados aos períodos compreendidos até 30 de junho de 2025 reúnem as condições para reconhecimento contabilístico no âmbito do mecanismo de reequilíbrio financeiro previsto no Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil da subsidiária SATA Gestão de Aeródromos.

O montante que permanece por reconhecer respeita ao período correspondente à prorrogação extraordinária de seis meses do contrato de concessão, solicitada pela tutela para o período compreendido entre 1 de julho de 2025 e 31 de dezembro de 2025. À data do relato, não existe ainda validação por parte da entidade concedente quanto à metodologia de apuramento aplicável a este período, pelo que o montante associado a esse período não foi registado.

A 31 de dezembro de 2025 e 2024, a SATA não apresenta outros ativos e passivos contingentes passíveis de divulgação.

38. Perímetro da consolidação

As Empresas do Grupo incluídas na consolidação à data de 31 de dezembro de 2025 e 2024 são as seguintes:

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2025					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
SATA Holding	Gestora de participações	Ponta Delgada	207 634 887	426 758 320	219 123 433	1 093 566	(1 681 706)	n/a
SATA Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou handling Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	4 577 653	288 728 735	284 151 083	68 093 193	(6 390 104)	100%
SATA Internacional - Azores Airlines	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(490 210 606)	260 565 582	750 776 188	306 900 934	(53 873 388)	100%
SATA Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	3 106 999	27 380 986	24 273 987	4 270 676	1 936 982	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	558 467	558 467	-	-	(12 451)	100%

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

39. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2025, o Grupo SATA é detido em 100% pelo Governo Regional dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração do Grupo foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da SATA. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração do Grupo ascenderam a 529.004 euros.

Remuneração do Conselho Fiscal

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

Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas referente aos serviços de revisão legal das demonstrações financeiras separadas e consolidadas da SATA Holding no exercício de 2025 ascendeu a 10.600 euros.

Saldos e transações entre partes relacionadas

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

	2025	2024
Cientes (Nota 11)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	253 994	661 185
	253 994	661 185
Outras contas a receber (Nota 13)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	66 953 167	38 396 145
	66 953 167	38 396 145
Outras contas a pagar (Nota 23)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	6 065 468	3 879 802
Governo Regional dos Açores	3 000 000	-
	9 065 468	3 879 802

Os valores a receber do GRA, dizem respeito a uma parte Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Aéreo Regular no Interior da RAA, que teve início a partir de novembro de 2021, e respetivo

Reequilíbrio Financeiro. Adicionalmente encontra-se igualmente por receber os reequilíbrios financeiros afetos ao contrato de concessão da SATA Gestão de Aeródromos (Nota 13).

Em 31 de dezembro de 2025, o saldo com o Governo Regional dos Açores no valor de 3 milhões de euros respeita ao montante cuja restituição foi determinada pela Comissão Europeia no âmbito da decisão de dezembro de 2025 que prorrogou o prazo para a conclusão das medidas contantes no Plano de Reestruturação do Grupo SATA até 31 de dezembro de 2026 (Nota 17 e 23).

Os valores a pagar à SRTMI, justificam-se pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Notas 13 e 23).

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Vendas e serviços prestados (Notas 27)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	<u>14 484 667</u>	<u>11 513 251</u>
	<u>14 484 667</u>	<u>11 513 251</u>
 Subsídios à exploração (Notas 28)		
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	<u>74 348 992</u>	<u>60 656 487</u>
	<u>74 348 992</u>	<u>60 656 487</u>

A rubrica prestações de serviços com o GRA inclui o valor registado com a Tarifa Açores.

40. Eventos subsequentes

Conflito Médio Oriente

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

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

Neste contexto, e considerando a exposição indireta do Grupo através das suas subsidiárias, Azores Airlines e SATA Air Açores, no setor do transporte aéreo, identificam-se riscos associados: i) à continuidade das operações, decorrente de eventuais perturbações nas cadeias de abastecimento de combustível, e ii) ao incremento dos custos operacionais, com potencial impacto na rentabilidade dessa atividade e, consequentemente, nos resultados consolidados do Grupo SATA.

Para as referidas subsidiárias tem sido assegurada uma articulação contínua com *stakeholders* relevantes, nomeadamente fornecedores de *jet fuel*, entidades reguladoras e entidades públicas, com vista à monitorização da robustez da cadeia de abastecimento. Adicionalmente, é mantido um acompanhamento

permanente da evolução logística, especialmente relevante atendendo à localização ultraperiférica da operação.

Relativamente aos custos operacionais, e na ausência de instrumentos de cobertura, a participada encontra-se exposta à evolução do preço do *jet fuel*, tendo implementado medidas de mitigação, designadamente a revisão da sobretaxa de combustível e o reforço da monitorização da rentabilidade das rotas, com os ajustamentos considerados necessários. Essas medidas têm contribuído para atenuar o impacto da subida dos preços dos combustíveis, não se tendo verificado, até à data, efeitos relevantes ao nível da procura.

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

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

Concurso de Obrigações de Serviço Público Territorial

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

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

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

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

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

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

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

Processo de Privatização da Azores Airlines

Conforme descrito em maior detalhe na Nota 1.3, registaram-se diversos desenvolvimentos relevantes no âmbito do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines, nomeadamente a aprovação, em março de 2026, de um novo procedimento de alienação através de negociação particular, o desenvolvimento de diligências judiciais relacionadas com o procedimento anterior, bem como a definição do modelo de acompanhamento e supervisão deste novo processo, incluindo a nomeação, em 8 de maio de 2026, de uma comissão de acompanhamento e de um supervisor independente. Adicionalmente, em 22 de maio de 2026, foi aprovado, por parte do GRA, o caderno de encargos que estabelece os termos e condições do processo de alienação de uma participação não inferior a 75% do capital social da Azores Airlines. O processo mantém-se em curso à data das presentes demonstrações financeiras, com conclusão prevista até ao final de 2026.

Carve-out Handling

Na sequência do processo de *carve-out* da unidade de *handling* descrito na Nota 1.3, em 2 de abril de 2026 foi aprovada, em Assembleia Geral da SATA Air Açores, a cisão e a constituição da SATA Handling. Em 27 de abril de 2026 foram formalmente emitidas as licenças de assistência a terceiros requeridas à ANAC para a nova empresa. Concluído o processo de *carve-out*, o Conselho de Administração encontra-se a efetuar as diligências necessárias para avançar com o processo de privatização da referida sociedade. Já em 22 de maio de 2026, o GRA dá instruções formais para que se dê início ao procedimento de alienação da totalidade do capital social da SATA Handling.

Liquidez do Grupo

Em janeiro de 2026 a subsidiária SATA Air Açores procedeu à contratação de um financiamento junto do Banco Caixa Geral de Depósitos, no montante total de 25 milhões de euros, com aval do Governo Regional. Este financiamento vence juros à taxa de 1% + EUR6M e apresenta uma maturidade de 7 anos. No mesmo momento, foi efetuada a amortização do financiamento junto da mesma entidade, contratado em dezembro de 2025, que se vencia em janeiro de 2026. Este novo financiamento resulta de um *revolving* da operação iniciada no ano de 2025, de acordo com as interações tidas com a Comissão Europeia.

De acordo com a Resolução do Conselho do Governo n.º 21/2026 de 25 de fevereiro de 2026, foi aprovado o pagamento do montante de 42.839.848 euros de reposição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão referente ao 4º ano de exploração, executados até março de 2026.

Considerando os compromissos financeiros associados ao evento descrito acima, a subsidiária SATA Air Açores procedeu à amortização antecipada do financiamento contratado junto da Caixa de Crédito Agrícola no montante de 20 milhões de euros e do financiamento contratado junto do DBI, no valor de 11 milhões de euros.

Em março de 2026 foi firmado novo financiamento, no valor de 22 milhões de euros junto da Caixa de Crédito Agrícola, encontrando-se garantido por parte da compensação por reposição do equilíbrio financeiro relativa ao 5º ano de exploração. Estes financiamentos visam reforçar a liquidez e a estabilidade financeira do Grupo (ver Nota 1.4).

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

41. Matérias ambientais

De forma a dar cumprimento aos requisitos da Taxonomia Ambiental Europeia, o Grupo apresentará no seu relatório de sustentabilidade a informação relativa à elegibilidade das suas atividades relativamente aos objetivos climáticos.

Contabilista Certificada

Patricia Melo

Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

tiago L

Tiago Alexandre Carvalho dos Santos
(Presidente)

Sandro Raposo

Sandro Manuel Botelho Raposo
(Administrador)

Bernardo Oliveira

Bernardo António Oliveira
(Administrador)

Crispim

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

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Contas Consolidadas do exercício de 2025

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º, do n.º 1 do artigo 508.º-D 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 2025 e parecer sobre o relatório e contas consolidadas.

1. RELATÓRIO

Para além das ações fiscalizadoras levadas a cabo pelo Conselho Fiscal, constantes do Relatório e Parecer do Conselho Fiscal às contas individuais do exercício de 2025, apreciamos, relativamente a todas as empresas integradas no perímetro de consolidação, o relatório e contas, o relatório e parecer do órgão de fiscalização, a certificação legal das contas e o relatório de auditoria relativos ao exercício de 2025, emitidos em conformidade com as disposições legais e estatutárias que lhes são aplicáveis.

2. PARECER

Exmo. Senhor Acionista da
SATA Holding, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório consolidado de gestão e restantes documentos de prestação de contas consolidadas da SATA Holding, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

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

Procedemos ainda à apreciação do relatório consolidado de gestão emitido pelo Conselho de Administração e da certificação legal das contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas, relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, que expressa uma opinião com reservas sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Neste âmbito, o Conselho Fiscal regista as seguintes matérias objeto de reserva:

a) Em 31 de dezembro de 2025 encontra-se registado um valor de 6.721 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 7.836 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), originados por prejuízos fiscais da referida subsidiária, bem como um valor de 12.678 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 14.749 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), classificados a 31 de dezembro de 2025 e 2024 como ativos não correntes detidos para venda, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos.

Tendo em consideração os resultados históricos da SATA Internacional e da SATA Air Açores, o modelo de negócio da SATA Air Açores e os desvios negativos significativos entre os resultados reais dos exercícios de 2024 e 2025 e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (Plano de Reestruturação Aprovado), o Revisor Oficial de Contas considera que as rubricas de ativos não correntes detidos para venda e de ativos por impostos diferidos encontram-se sobreavaliadas em 12.678 milhares de euros e 6.721 milhares de euros, respetivamente, os resultados acumulados negativos encontram-se subavaliados em 22.585 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício sobreavaliado em 3.186 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 quanto à sobreavaliação dos ativos não correntes detidos para venda e dos ativos por impostos diferidos nos montantes de 14.749 milhares de euros e 7.836 milhares de euros, não sendo possível ao Revisor Oficial de Contas quantificar, a essa data, a alocação desse ajustamento entre o resultado líquido do exercício de 2024 e exercícios anteriores.

b) Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Internacional, classificados como ativos não correntes detidos para venda, no valor de 182.078 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 121.983 milhares de euros), cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da SATA Internacional.

Em resultado dos desvios negativos significativos verificados entre os resultados reais dos exercícios de 2024 e 2025 e os pressupostos constantes do Plano de Reestruturação Aprovado, do período temporal das projeções constantes do referido Plano findar em 2025, bem como da incerteza referente à evolução futura da SATA Internacional, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, iniciado em março de 2026, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, não tendo sido possível ao Revisor Oficial de Contas concluir, com razoável grau de segurança e nas atuais circunstâncias, sobre a recuperabilidade dos ativos não correntes associados ao transporte aéreo em 31 de dezembro de 2025. A certificação legal das contas relativa ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 incluía uma reserva sobre a mesma matéria.



Adicionalmente, em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Air Açores, no valor de 47.945 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 40.300 milhares de euros). No âmbito da análise de imparidade efetuada, nos termos da IAS 36 – Imparidade de Ativos, tendo por base a quantia recuperável estimada dos referidos ativos em 31 de dezembro de 2025, o Revisor Oficial de Contas concluiu que a rubrica de ativos fixos tangíveis se encontra sobreavaliada em 14.276 milhares de euros, os resultados acumulados negativos subavaliados em 8.406 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício subavaliado em 5.870 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, encontrando-se os ativos fixos tangíveis sobreavaliados e o resultado líquido negativo do exercício de 2024 subavaliado em 8.406 milhares de euros, respetivamente.

O Conselho Fiscal analisou igualmente a matéria relativa à incerteza material relacionada com a continuidade das operações do Grupo SATA, salientada na certificação legal das contas.

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 307.789 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 80.727 milhares de euros, não considerando os ativos e passivos associados a ativos detidos para venda referentes à SATA Internacional, bem como os efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”.

As demonstrações financeiras foram preparadas com base no pressuposto da continuidade das operações, a qual se encontra dependente da verificação de fatores significativos e incertos, nomeadamente: (i) da renovação pela SATA Air Açores da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, (ii) da capacidade de obtenção de financiamento dos valores futuros associados às obrigações de serviço público da SATA Internacional, da SATA Air Açores e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A., (iii) do cumprimento das medidas constantes do Plano de Reestruturação Aprovado até 31 de dezembro de 2026 e da obtenção de eventual suporte financeiro adicional no âmbito das interações em curso com a Comissão Europeia, consubstanciado em apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos, (iv) da concretização do processo de privatização da SATA Internacional, (v) da concretização do processo de cisão da SATA Air Açores e subsequente privatização da unidade de negócio de assistência em escala, e (vi) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira do Grupo SATA e consequente rentabilidade futura das operações do Grupo.

Tendo em consideração os riscos associados aos fatores acima descritos e respetivos impactos na atividade operacional e financeira futura do Grupo, o Conselho Fiscal reconhece a existência de uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

O Conselho Fiscal regista ainda as restantes matérias relevantes identificadas pelo Revisor Oficial de Contas relativamente ao contexto operacional e financeiro futuro do Grupo, designadamente as associadas à monitorização do cumprimento do Plano de

Reestruturação Aprovado e aos potenciais impactos da atual instabilidade geopolítica internacional, nomeadamente do conflito no Médio Oriente, atendendo aos seus possíveis efeitos nos mercados globais, nos custos operacionais, no setor do transporte aéreo e, consequentemente, na atividade operacional e situação económico-financeira do Grupo.

No âmbito das nossas funções verificámos e declaramos que tanto quanto é do nosso conhecimento, exceto quanto aos efeitos das matérias anteriormente referidas nas alíneas a) e b):

- O relatório consolidado de gestão é suficientemente esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira consolidada da SATA Holding, S.A., e do conjunto de empresas incluídas no perímetro de consolidação, evidenciando com clareza os aspetos mais significativos da sua atividade e satisfaz, de um modo geral, os requisitos exigidos pelo artigo 508.º-C do Código das Sociedades Comerciais;
- As demonstrações financeiras consolidadas e o correspondente anexo, bem como as políticas contabilísticas e os critérios valorimétricos, conduzem a uma correta apresentação do património e dos resultados da Sociedade e das empresas incluídas no perímetro de consolidação, em conformidade com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Nestes termos, tendo em consideração as informações e esclarecimentos recebidos do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da certificação legal de contas, com as quais concordamos, o Conselho Fiscal é de parecer que a Assembleia Geral aprove o Relatório e Contas Consolidadas relativo ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

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, 28 de maio de 2026

O Conselho Fiscal



Rúben Mota Cordeiro – Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo



Vera Silva Amaro – Vogal efetivo

Certificação Legal das Contas

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da Sata Holding, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 432.849.443 euros e um total de capital próprio negativo de 307.789.162 euros, incluindo um resultado líquido do exercício negativo de 18.057.215 euros), a demonstração de resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras consolidadas, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos e possíveis efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da Sata Holding, S.A. em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Em 31 de dezembro de 2025 encontra-se registado um valor de 6.721 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 7.836 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (SATA Air Açores), originados essencialmente por prejuízos fiscais da referida subsidiária, bem como um valor de 12.678 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 14.749 milhares de euros) referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (SATA Internacional), classificados a 31 de dezembro de 2025 e 2024 como ativos não correntes detidos para venda, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da SATA Internacional e da SATA Air Açores, o modelo de negócio da SATA Air Açores e os desvios negativos significativos entre os resultados reais dos exercícios de 2024 e 2025 e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo (Plano de Reestruturação Aprovado), consideramos que as rubricas de ativos não correntes detidos para venda e de ativos por impostos diferidos encontram-se sobreavaliadas em 12.678 milhares de euros e 6.721 milhares de euros, respetivamente, os resultados acumulados negativos encontram-se subavaliados em 22.585 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício sobreavaliado em 3.186 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 quanto à sobreavaliação dos ativos não correntes detidos para venda e dos ativos por impostos diferidos nos montantes de 14.749 milhares de euros e 7.836 milhares de euros, não sendo possível quantificar, a essa data, a alocação desse ajustamento entre o resultado líquido do exercício de 2024 e exercícios anteriores.

b) Em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Internacional, classificados como ativos não correntes detidos para venda, no valor de 182.078 milhares de euros, cuja recuperabilidade depende da rentabilidade operacional futura da SATA Internacional.

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

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

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

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

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

DocID: Njg1Y2ZiNGYwMTE3NThjYTU1ZGQ3NTc1fDU3NTc1MzAwODc5NTUwOTU3NTh8Q0x0

Conforme divulgado na nota 5.8 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os desvios negativos significativos entre os resultados reais do exercício de 2024 e de 2025 e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o período temporal das projeções do referido Plano de Reestruturação findar em 2025, bem como a incerteza referente à evolução futura da SATA Internacional, nomeadamente quanto aos impactos do processo de privatização em curso, iniciado em março de 2026, o Conselho de Administração optou por não elaborar um plano de negócios de longo prazo. Consequentemente, não foi efetuado um teste de imparidade aos referidos ativos, pelo que não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos ativos não correntes, associados ao transporte aéreo, classificados como ativos não correntes detidos para venda à data de 31 de dezembro de 2025. A Certificação Legal das Contas relativa ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024 incluía uma reserva sobre a mesma matéria.

Adicionalmente, em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registados ativos fixos tangíveis associados ao transporte aéreo da subsidiária SATA Air Açores, no valor de 47.945 milhares de euros (31 de dezembro de 2024: 40.300 milhares de euros). No âmbito da análise de imparidade efetuada, nos termos da IAS 36 – Imparidade de Ativos, tendo por base a quantia recuperável estimada dos referidos ativos em 31 de dezembro de 2025, concluímos que a rubrica de ativos fixos tangíveis se encontra sobreavaliada em 14.276 milhares de euros, os resultados acumulados negativos subavaliados em 8.406 milhares de euros e o resultado líquido negativo do exercício subavaliado em 5.870 milhares de euros. Esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, encontrando-se os ativos fixos tangíveis sobreavaliados e o resultado líquido negativo do exercício de 2024 subavaliado em 8.406 milhares de euros, respetivamente.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2025 as demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 307.789 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 80.727 milhares de euros, não considerando os ativos e passivos associados a ativos detidos para venda divulgados na nota 35 do anexo contendo as notas explicativas.

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

de negócio de assistência em escala, e (vi) da continuidade da implementação das medidas previstas no Plano de Sustentabilidade Financeira do Grupo e consequente rentabilidade futura das operações do Grupo.

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

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

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

Ênfases

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

b) Chamamos a atenção para o divulgado na nota 40 do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente no que diz respeito à elevada incerteza atual associada aos impactos do conflito no Médio Oriente no setor do transporte aéreo e, consequentemente, na atividade operacional do Grupo.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

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

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

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

g) comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão consolidado

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

28 de maio de 2026

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

Signed by:

E32287B30C87408...

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

Certificado de Conclusão

Identificação de envelope: 116C65AA-19D3-8F4D-81D3-C3A13A2A59A2

Status: Concluído

Assunto: Please sign this document sent from Document Bot

Envelope fonte:

Documentar páginas: 5

Assinaturas: 1

Remetente do envelope:

Certificar páginas: 1

Rubrica: 0

Ana Rita Neto

Assinatura guiada: Ativado

Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo

Selo com Envelopeld (ID do envelope): Desativado

Lisbon, PT 1050-121

Fuso horário: (UTC) Dublin, Edimburgo, Lisboa, Londres

ana.rita.neto@pwc.com

Endereço IP: 20.50.26.42

Rastreamento de registros

Status: Original

Portador: Ana Rita Neto

Local: DocuSign

28/05/2026 18:57:21

ana.rita.neto@pwc.com

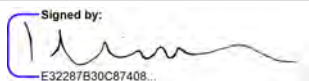
Eventos do signatário**Assinatura****Registro de hora e data**

Hugo Miguel Patrício Dias

hugo.miguel.dias@pwc.com

Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)

Signed by:



E32287B30C87408...

Enviado: 28/05/2026 18:57:22

Visualizado: 28/05/2026 19:54:48

Assinado: 28/05/2026 20:16:19

Adoção de assinatura: Desenhado no dispositivo

Usando endereço IP: 66.159.216.161

Termos de Assinatura e Registro Eletrônico:

Não oferecido através da DocuSign

Eventos do signatário presencial	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos de entrega do editor	Status	Registro de hora e data
Evento de entrega do agente	Status	Registro de hora e data
Eventos de entrega intermediários	Status	Registro de hora e data
Eventos de entrega certificados	Status	Registro de hora e data
Eventos de cópia	Status	Registro de hora e data
Eventos com testemunhas	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos do tabelião	Assinatura	Registro de hora e data
Eventos de resumo do envelope	Status	Carimbo de data/hora
Envelope enviado	Com hash/criptografado	28/05/2026 18:57:22
Entrega certificada	Segurança verificada	28/05/2026 19:54:48
Assinatura concluída	Segurança verificada	28/05/2026 20:16:19
Concluído	Segurança verificada	28/05/2026 20:16:19
Eventos de pagamento	Status	Carimbo de data/hora