

**RELATÓRIO DE GESTÃO  
E  
CONTAS**

**2021**



## 1. Enquadramento macroeconómico

Em 2021, Portugal registou uma variação do Produto Interno Bruto (PIB) em volume de 4,9%, a maior desde 1990 (depois de uma quebra sem precedentes de 8,4% em 2020). Já a taxa de inflação média fixou-se nos 1,3%, acelerando face a uma inflação zero em 2020, de acordo com a Síntese Económica de Conjuntura do Instituto Nacional de Estatística (INE) de janeiro de 2022.

As exportações e importações registaram novamente crescimentos acentuados, em particular a exportação de serviços, e as projeções mais recentes apontam para um crescimento económico de entre 4,4% e 4,8% em 2021 e 2022 respetivamente.

De acordo com as previsões do Banco de Portugal a economia nacional deverá registar um crescimento forte em 2022 (5,8%), sendo esta estimativa um pouco mais otimista do que tinha sido projetado em junho (5,6%), crescimento este que vem na sequência da queda histórica verificada em 2020 (-8,4%). Após 2022, a previsão é que a taxa de crescimento desacelere.

A evolução da atividade no curto prazo foi condicionada por uma nova vaga da pandemia da doença COVID-19 na Europa e pelos problemas nas cadeias de fornecimento globais. A reintrodução de medidas restritivas para conter a pandemia, incluindo sobre a mobilidade internacional, a par do aumento da incerteza, teve impacto no ritmo de recuperação, em particular dos serviços relacionados com o turismo. Adicionalmente, estima-se que as perturbações nas cadeias de fornecimento globais, que se têm refletido na escassez de matérias-primas e outros bens e no conseqüente aumento dos seus custos, se dissipem a partir da segunda metade de 2022.

A recuperação recente nas economias mais desenvolvidas beneficiou dos progressos na vacinação e do aumento da confiança. Por setor de atividade, observou-se uma recuperação forte dos serviços mais dependentes de contacto pessoal.

Em 2022-24, espera-se uma moderação gradual do ritmo de crescimento mundial e da procura externa dirigida à economia portuguesa, à medida que é ultrapassada a fase de retoma e se dissipa o efeito das políticas de estímulo. Estas hipóteses têm como pressuposto uma atenuação gradual da pandemia e a progressiva normalização das cadeias de fornecimento de bens a partir da segunda metade de 2022.

O aumento dos preços das matérias-primas contribuiu para a subida da inflação nas economias mais desenvolvidas. As hipóteses do exercício consideram que os preços internacionais das matérias-primas energéticas e não energéticas se manterão elevados em 2022, após a subida expressiva em 2021, e se reduzem nos anos seguintes.

Refletindo a subida acentuada dos preços da energia, mas também o impacto dos constrangimentos da oferta de diversos bens e a recuperação dos serviços mais afetados pela pandemia, a inflação tem vindo a aumentar em diversas economias. Na Zona Euro, as projeções do Eurosistema apontam para uma subida da inflação de 0,3% em 2020 para 2,6% em 2021 e 3,2% em 2022, e uma redução para 1,8% em 2024.

Relativamente à taxa de desemprego, esta recuou 0,4 pontos percentuais face a 2020, para os 6,6% em 2021, estando já abaixo do nível de desemprego registado em 2019, o último ano antes da pandemia. De acordo com o INE o número de desempregados situou-se 3,4% abaixo do nível de 2020 e 0,2% abaixo do de 2019, e o emprego total aumentou 2,5% em 2021 depois de uma quebra de 1,9% em 2020.

Em 2021, por trabalhador, as remunerações médias totais auferidas pelos trabalhadores aumentaram 3,4% e as remunerações médias regulares (que excluem, entre outras componentes dos salários, os subsídios de férias e de Natal) aumentaram 3,1%. Sem o impacto da inflação, o crescimento foi de 2,1% e 1,8%, respetivamente.

O comportamento do mercado de trabalho nesta crise pandémica contrasta fortemente com o observado na crise anterior, verificando-se um ajustamento do emprego e uma subida da taxa de desemprego muito contidos na recessão recente. Estima-se que o emprego continue a aumentar nos próximos anos, embora a um ritmo

progressivamente menor, condicionado por limitações da oferta de trabalho. Após um aumento do emprego de 2,5% em 2021, projetam-se crescimentos de 1,6% em 2022 e de 0,4%, em média, no período 2023-24.

A economia portuguesa enfrenta importantes desafios nos próximos anos, sendo crucial a resposta de política económica para um crescimento sustentado e uma retoma da convergência com a Europa. A previsibilidade dos processos de decisão de política económica (monetária, orçamental, regulatória) é essencial para contrabalançar o aumento de incerteza que caracteriza os processos de saída de crises económicas.

No período atual, esta incerteza é acrescida pela necessidade de controlo da pandemia da doença COVID-19. Assim, a execução eficiente dos projetos e a implementação das reformas associadas ao PRR (Plano de Recuperação e Resiliência ) constituem fatores essenciais, considerando os seus efeitos multiplicadores sobre a atividade e impacto sobre o crescimento potencial. Estamos, assim, perante uma oportunidade única para potenciar o ritmo de crescimento de longo prazo da economia portuguesa, num contexto em que o impacto direto no endividamento nacional é essencialmente nulo.

Ainda em relação ao PRR, espera-se que o mesmo permita a potenciação das condições económicas necessárias à reafecção de recursos físicos e humanos decorrente da transição digital e climática. Ademais, espera-se que a partir de 2022 a trajetória de redução do endividamento seja retomada, em particular no setor público, após a necessária interrupção na sequência da pandemia.

## **2. Principais acontecimentos e factos relevantes**

Em 2021, verificou-se uma evolução positiva dos efeitos da pandemia da doença COVID-19 e a consequente redução das restrições à circulação de pessoas. Não obstante, o impacto da crise pandémica na indústria da aviação foi ainda significativamente acentuado, designadamente no que diz respeito à imprevisibilidade de crescimento sustentado na procura por serviços de transporte aéreo, e à aparente volatilidade dos fatores que caracterizam e condicionam o atual contexto macroeconómico. Face a este cenário a Portugalia foi, mais uma vez, capaz de responder aos desafios impostos pelas adversidades destes tempos conturbados, adaptando-se rápida e eficazmente a todos os constrangimentos que foram surgindo.

Neste período foram implementadas todas as medidas do Plano de Contingência do Grupo TAP e seguidas todas as orientações das autoridades de saúde, tendo como prioridade proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores da Portugalia. Tanto em terra como no ar, a Portugalia abraçou novas formas de trabalhar com vista a cuidar dos seus trabalhadores: o único real ativo.

Após mais de um ano de espera, foi com grande otimismo e olhos postos no futuro que foi recebida a notícia da aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo TAP por parte dos Serviços competentes da Comissão Europeia.

Consequentemente, para garantir um crescimento sustentável da Companhia, foi elaborado um *business plan* que cumprisse com todos os requisitos previstos no Plano de Reestruturação entregue em Bruxelas bem como com os pressupostos envolvidos num aumento da frota da Companhia em 40%, considerando o crescimento previsto de 6 aeronaves durante o 1º semestre de 2022.

Em 2021 a Portugalia vendeu, pela primeira vez, serviços de manutenção para terceiros na frota E-Jets, tendo efetuado uma inspeção de 72 meses (*check 6* anos) num Embraer E195 da Air Montenegro, aproveitando assim um hiato na linha de manutenção da sua frota. Uma tarefa que a Direção de Manutenção e Engenharia da Portugalia abraçou com enorme brio e profissionalismo.

Não sendo este o *core business* da Portugalia, o aproveitar deste tipo de oportunidades (proporcionadas pela existência de espaço livre em hangar), não só reforça o *expertise* dos seus Técnicos como impulsiona grandemente a tão ambicionada retoma da Companhia.

### 3. Normativo contabilístico

Conforme divulgado na Nota 2 do anexo às contas (demonstrações financeiras individuais), a Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A, adotou, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2018 as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro no âmbito do Sistema de Normalização Contabilística (SNC).

### 4. Síntese da atividade da Portugália Airlines em 2021

Em 2021, a Portugália manteve o modelo de negócio definido desde julho de 2007, ou seja, de *flight capacity provider* da TAP Air Portugal, ao abrigo do contrato de *wet lease* celebrado com a sociedade comercial Transportes Aéreos Portugueses, S.A. e que, enquanto operador aéreo, tem vindo a representar a generalidade, mas não a exclusividade, da atividade comercial de transporte aéreo desenvolvida pela Empresa. Neste âmbito, a Portugália continua a disponibilizar a totalidade da sua frota, tripulantes e os serviços de manutenção para a operação regional da TAP Air Portugal, desempenhando um papel cada vez mais importante no funcionamento da rede global da TAP.

O ano de 2021 foi ainda marcado pelo efeito da pandemia da doença COVID-19 mas, não obstante este facto, verificou-se um aumento, em termos operacionais, de 41% do número de voos e de 53% das BH (*Block-Hours*) face aos valores verificados em 2020.

A nível de orçamento, a Portugália operou menos 30% das *Block-Hours* previstas para 2021.

Os dados ora apresentados encontram melhor expressão no quadro seguinte:

Frota	Unidade	Indicador	Real 2020	Orç. 21	Real 2021	Desvio Real21 vs Orç. 21	Real 21 vs Real 20
Embraer 190	nº	Flights <sup>1</sup>	6 607	12 155	9 494	-21,9%	43,7%
Embraer 195	nº		3 169	6 324	4 330	-31,5%	36,6%
<b>Tot Flights</b>			<b>9 776</b>	<b>18 479</b>	<b>13 824</b>	<b>-25,2%</b>	<b>41,4%</b>
Embraer 190	Hours	Block Hours <sup>1</sup>	13 544,30	30 373,56	21 752,20	-28,4%	60,6%
Embraer 195	Hours		6 778,20	14 024,13	9 384,80	-33,1%	38,5%
<b>Tot Block Hours</b>			<b>20 322,50</b>	<b>44 397,69</b>	<b>31 137,00</b>	<b>-29,9%</b>	<b>53,2%</b>

Fig.1

A nível de proveitos operacionais, em 2021 verificou-se um aumento de 17% face ao período homólogo, como consequência do aumento da operação, devido, essencialmente, ao desagravamento das restrições à circulação de pessoas, inicialmente impostas como forma de combate à pandemia.

No que diz respeito aos custos operacionais, houve a registar um aumento face ao ano anterior, essencialmente, devido ao aumento da operação e ao ciclo de intervenções nas rubricas de *Checks in house*, pinturas de aeronaves, rotáveis e componentes, APU como se pode constatar através do seguinte quadro (Fig.2) que resume a atividade de manutenção nos anos de 2020 e 2021:

Real 2020			Real 2021		
Descrição	Frota	Quantidade	Descrição	Frota	Quantidade
Checks (externo)	E190	0	Checks (externo)	E190	0
	E195	0		E195	0
Checks (in house)	E190	3	Checks (in house)	E190	6
	E195	3		E195	1
Pinturas	E190	1	Pinturas	E190	3
	E195	0		E195	0
APU	E190	3	APU	E190	4
Reatores	E190	2	Reatores	E190	2
	E195	1		E195	0

Fig. 2

É de salientar que em 2021, e tal como se havia verificado em 2019, a Portugália realizou todas as intervenções *in house*, no total, de 7 *Checks* (mais um do que os realizados em 2020).

A nível de custos de estrutura, o valor registado em 2021 foi cerca de 7% inferior ao registado no ano anterior.

No que diz respeito à operação da Portugália em 2021, esta foi realizada com treze aeronaves, ao contrário do que estava inicialmente previsto tendo em conta a reentrega expectável de duas aeronaves em 2020. No entanto devido aos efeitos da pandemia da doença COVID-19, foi decidido renovar os contratos de locação das aeronaves CS-TPV e CS-TPW, mantendo-se a frota com 13 aeronaves.

Apesar dos efeitos da pandemia e das várias medidas de proteção e restrição impostas pelos vários Governos para prevenção da proliferação da mesma, constata-se que, ainda assim, a Portugália verificou um aumento do número de horas voadas face a 2020, aumento esse que foi crescente ao longo do ano de 2021 e com um rácio FH/FC médio perto de 2, traduzindo-se em etapas mais longas. Adicionalmente, cumpre referir que o plano de imobilizações para manutenção pesada decorreu durante a maioria do ano, o que implicou ter, durante quase todo o ano de 2021, uma aeronave indisponível para a operação.

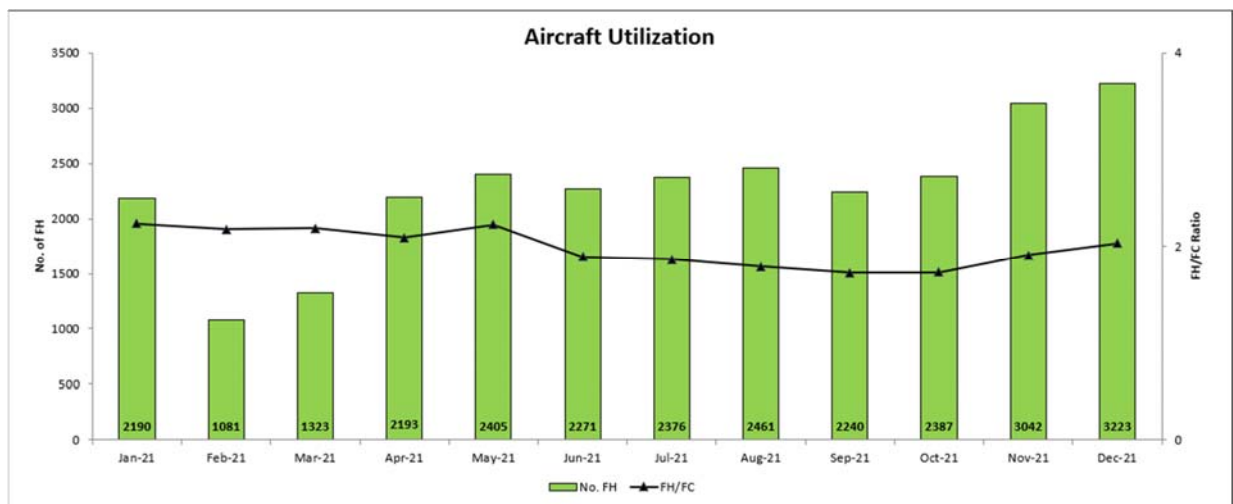


Fig. 3

No âmbito da segurança operacional (*safety*), podemos afirmar que em 2021 foi notório um aumento da atividade em comparação com o ano de 2020. No entanto, os efeitos da pandemia da doença COVID-19 tiveram repercussões ao longo do ano, estando a maioria dos perigos identificados relacionados com preocupações na saúde e na manutenção do desempenho da atividade profissional.

A gestão desta pandemia continuou a ser um desafio, tendo sido imperativo manter um conjunto de medidas que visaram, em primeiro lugar, conter a propagação do surto pandémico, e, em segundo lugar, e não menos importante, possibilitar a continuidade da atividade laboral. Nesse contexto, o Departamento de *Safety* continuou a ter uma responsabilidade acrescida e um papel essencial na gestão dos riscos operacionais, os quais se refletiram em processos de gestão da mudança para análise de risco.

Em termos de cultura de reporte, verificou-se uma tendência crescente no número de reportes por mil voos em 2021.

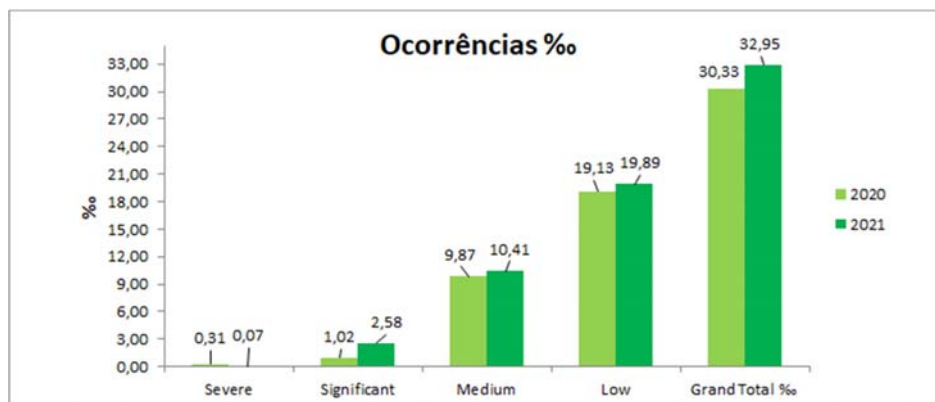


Fig. 4

No que diz respeito à distribuição das ocorrências por risco, verificou-se um aumento no número de ocorrências de todos os níveis de risco, à exceção de um ligeiro decréscimo nas de risco alto.

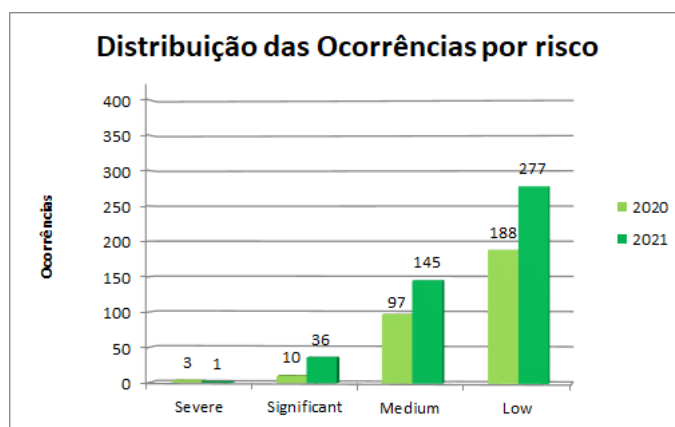


Fig. 5

## 5. Recursos Humanos

No âmbito da pandemia provocada pela doença COVID-19, o Grupo TAP viu-se obrigado a implementar medidas, num esforço conjunto, para ultrapassar a situação recessiva provocada pela crise sanitária. A Portugalá, em particular, foi declarada como “empresa em situação económica difícil” no dia 14 de janeiro de 2021.

Como forma de gerir esta situação, foram suspensos parcial e temporariamente os Acordos de Empresa em vigor e foram negociados entre a Portugalá, os Sindicatos com representação na Empresa e o Governo Português os Acordos de Emergência, os quais incluem reduções retributivas e medidas de aumento de produtividade, de forma a garantir a sobrevivência e a sustentabilidade futura da Portugalá.

Estes Acordos de Emergência entraram em vigor a 1 de março de 2021 e têm um período de vigência previsto até 31 de dezembro de 2024, permitindo, sem prejudicar as métricas propostas no âmbito do Plano de Reestruturação submetido a Bruxelas, garantir a proteção de um maior número de postos de trabalho.

A principal medida negociada prendeu-se com a adoção de reduções salariais para todos os trabalhadores da Portugália, que variam apenas consoante a sua categoria profissional. Assim para o pessoal de terra foi acordada uma redução salarial de 25% durante o primeiro ano, 20% no segundo ano e de 25% durante os dois anos seguintes. A redução salarial acordada para o Pessoal Navegante de Cabina (PNC) foi de 25% durante os anos de 2021, 2022 e 2023 e de 20% no ano de 2024. Já em relação ao o Pessoal Navegante Técnico (PNT), a redução salarial acordada foi de 25% para os 4 anos de vigência prevista do Acordo de Emergência (2021 a 2024). De referir, que a redução salarial é aplicada na parte que exceda o valor de 1.330,00 € (mil trezentos e trinta euros).

Paralelamente à implementação destas medidas, deu-se início em 2021 ao planeamento para o aumento da frota da Portugália que vai ser realizado durante o ano de 2022. Este aumento insere-se no Plano de Reestruturação apresentado pela TAP e entretanto aprovado por Bruxelas, o qual prevê a vinda de 6 E-Jets (Embraer E190 e E195).

Esta decisão de aumento da frota implicou a necessidade de proceder a um aumento do quadro de pessoal, implicando, assim, a contratação de novos trabalhadores. Deste modo, se no início do ano de 2021 ainda se verificou uma diminuição no número de trabalhadores face aos valores de 2020, a partir de maio de 2021 registou-se um aumento deste número, motivado, neste período, pela implementação das medidas voluntárias de saída de trabalhadores da TAP e contratação dos mesmos pela Portugália.

Face ao exposto, em 2021 verificou-se um total de 145 contratações, o que se traduz num aumento de 21% dos Recursos Humanos da Portugália, passando de 589 para 713 trabalhadores. Como se referiu anteriormente, a maioria destas novas contratações foram de ex-trabalhadores TAP.

O teletrabalho continuou a ser uma aposta forte para as áreas de suporte por forma a minimizar o impacto causado pela COVID-19. Com efeito os trabalhadores trabalharam remotamente sempre que as funções o permitiram, de modo a dar cumprimento ao quadro legal no que diz respeito à obrigatoriedade e recomendação na adoção do regime de teletrabalho. A exceção a esta modalidade foram as áreas operacionais, imprescindíveis ao funcionamento da Empresa e cujo exercício é manifestamente incompatível com o regime de teletrabalho.

Assim, em 31 dezembro de 2021, 69% dos trabalhadores da Portugália pertenciam à área da DOV - Direção de Operações de Voo (PNT e PNC), e 31% estavam nas áreas da DME – Direção de Manutenção e Engenharia e noutras áreas de terra.

Dos 713 trabalhadores que compõem o universo de trabalhadores da Portugália, 289 são do género feminino e 424 do género masculino. De referir também que, à data de 31 de dezembro de 2021, 699 trabalhadores mantinham vínculo efetivo à Empresa ao abrigo de contratos de trabalho celebrados por tempo indeterminado, 13 encontravam-se vinculados por contrato de trabalho a termo certo e 1 em comissão de serviço.

**Principais indicadores dos Colaboradores a 31 de dezembro 2021:**

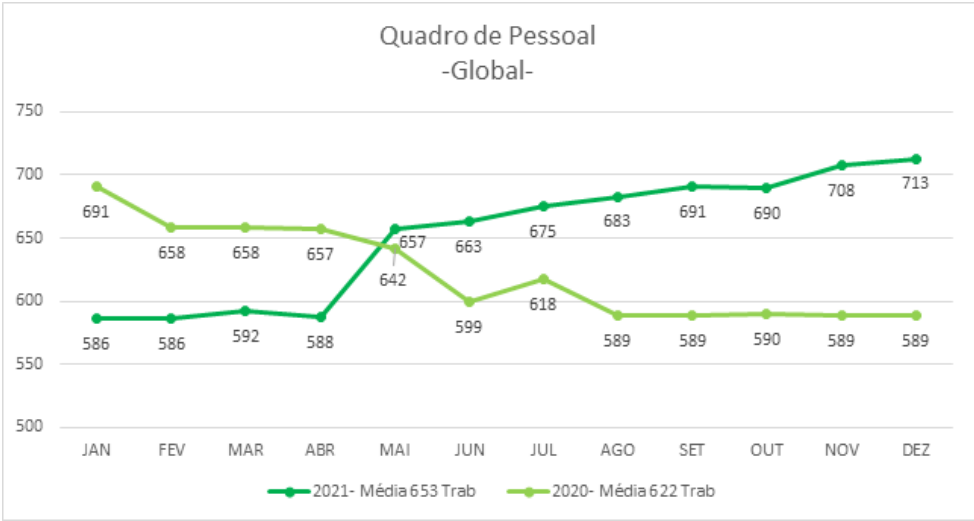


Fig. 6

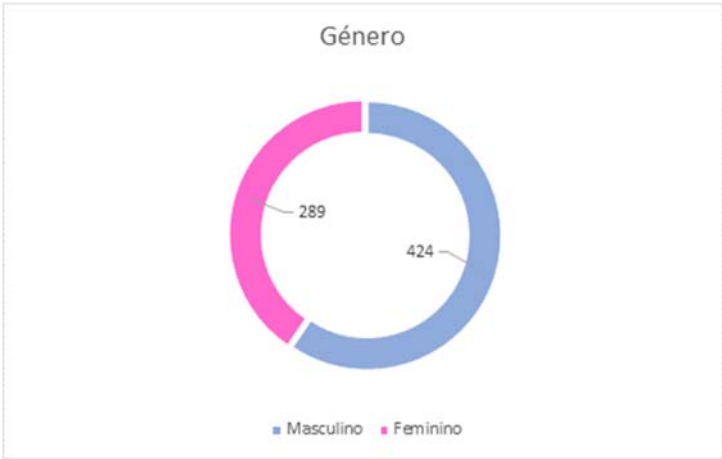


Fig. 7



Fig. 8

Fig. 9



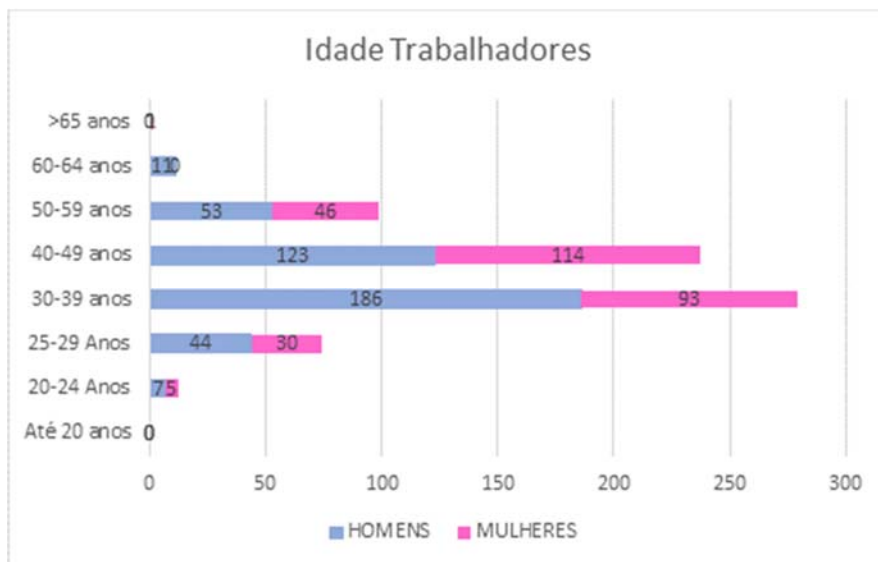


Fig. 10

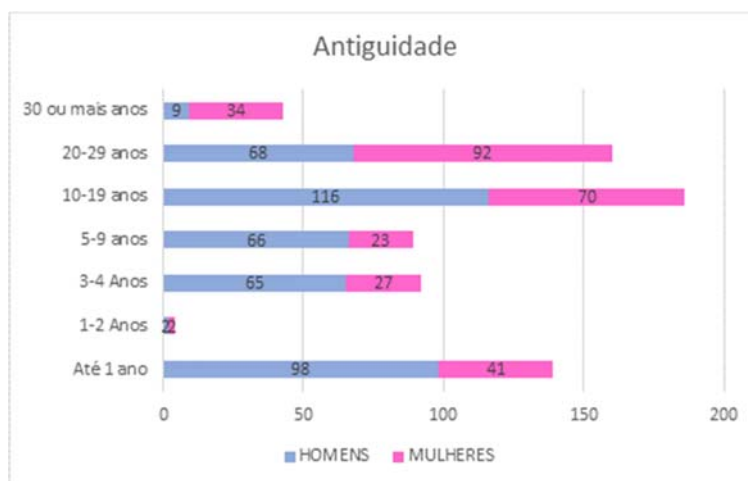


Fig. 11

## 6. Desempenho operacional: dados gerais

No que diz respeito às *Block-Hours*, em 2021 verificou-se um aumento de 53%, face ao ano transato de 2020, estando este aumento relacionado, essencialmente, com redução das restrições à circulação de pessoas no âmbito da pandemia COVID-19.

### EVOLUÇÃO Block Hours

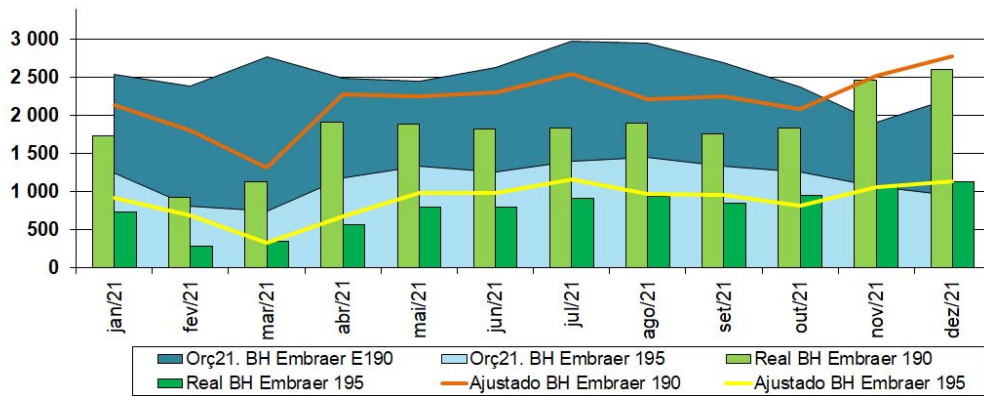


Fig. 12

Os voos da Portugalia em 2021 representaram cerca de 23% do total de voos operados pelo Grupo TAP, e, ao nível de horas realizadas, a Portugalia foi responsável por 17% do número total de horas de voo realizadas pelo Grupo TAP, traduzindo-se num aumento da representação da operação da Portugalia no Grupo quando comparada com o ano transato.

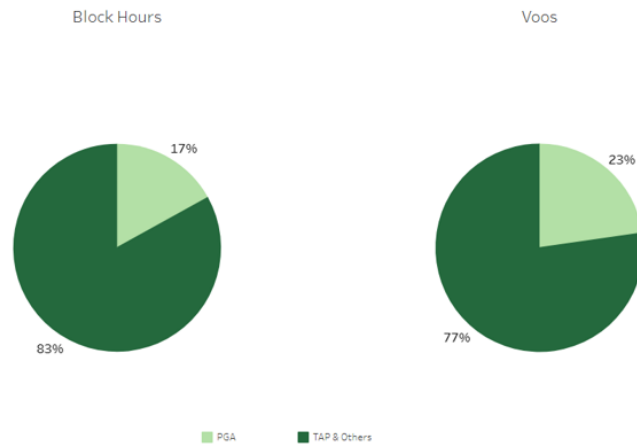


Fig. 13

A operação *supra* referida teve como destino diversos países europeus e da África Ocidental, como se pode constatar através do seguinte gráfico:

## Destinos operados pela Portugália em 2021

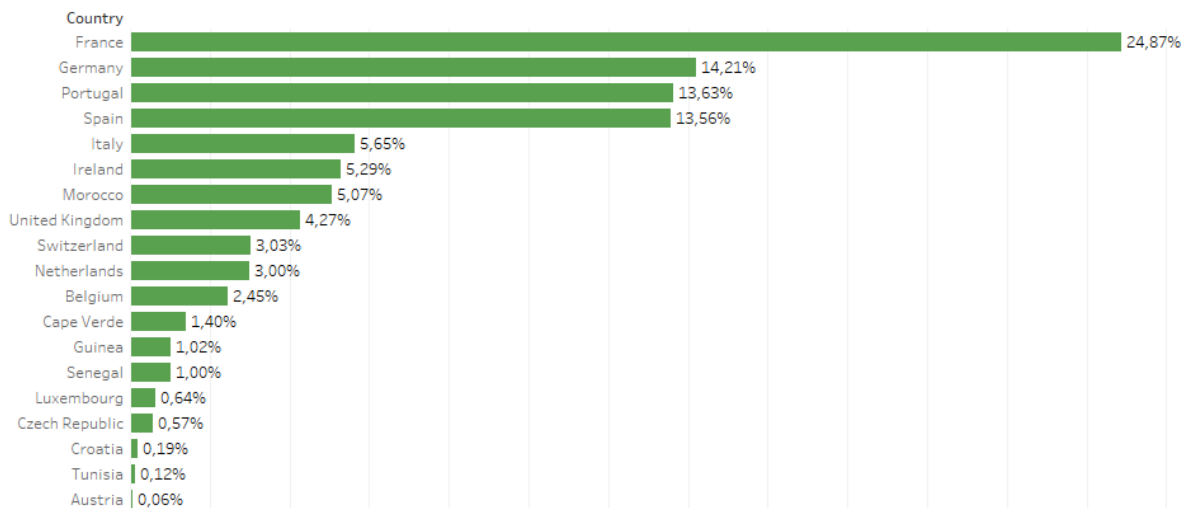


Fig. 14

### 6.1. Cancelamentos e pontualidade

Durante 2021 deu-se a recuperação parcial da atividade, embora ainda longe do nível de 2019. O decréscimo do tráfego tem por si um impacto positivo em termos de pontualidade por implicar uma menor carga nas estruturas de suporte, como as operações aeroportuárias e de controlo de tráfego aéreo. No entanto, os efeitos da crise sanitária implicaram cortes de pessoal, temporários ou não, na maioria das empresas que fornecem estes serviços, o que impactou negativamente a pontualidade em 2021. Além deste efeito indireto da crise sanitária causada pelo vírus COVID-19, o impacto direto continuou a sentir-se por existirem restrições à mobilidade nalguns países e efeitos nas tripulações de bordo.

Para além disto, nas causas de atraso controláveis pela Portugália (Tripulação, Manutenção e Operações de Voo), o facto de não existir *spare* frota da Portugália e o aumento de atividade sem otimizar as rotações das tripulações, bem como a necessidade de alteração constante do planeamento por razões comerciais ou sanitárias, teve um impacto grande na fiabilidade. No entanto, dada a imprevisibilidade da procura comercial e da instabilidade da rede, a resposta foi a melhor possível.

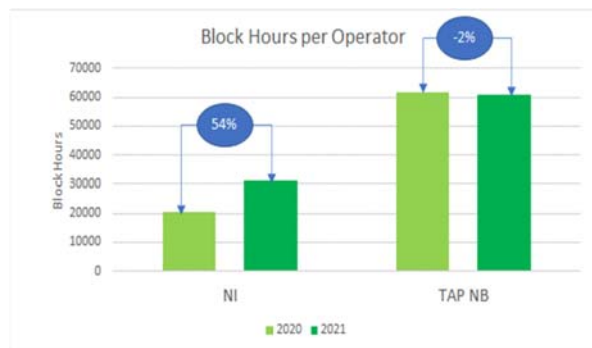


Fig. 15

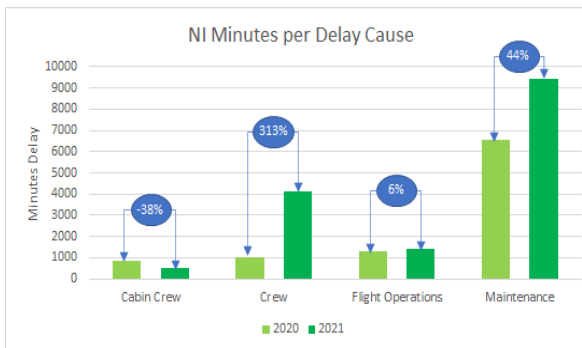


Fig.16

Em função desta diferença, as OTP (*On Time Performance*) relativas, no NB TAP e na Portugália, variaram positivamente no caso da TAP e negativamente no caso da Portugália, mantendo no entanto a Portugália um contributo positivo para a pontualidade do Grupo, com uma margem de 9% relativamente às saídas ao horário (TAP NB 49% e Portugália 58%) e a 1% melhor nas saídas a 15 minutos (TAP NB 85% e Portugália 86%).

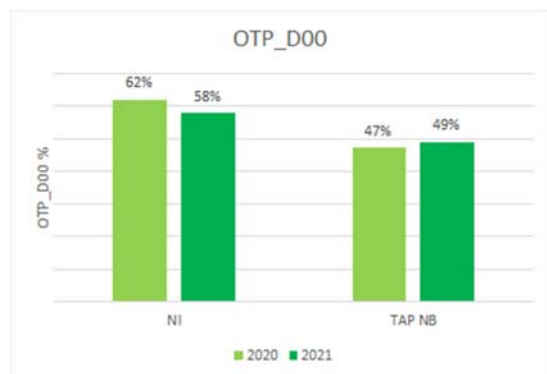


Fig. 17

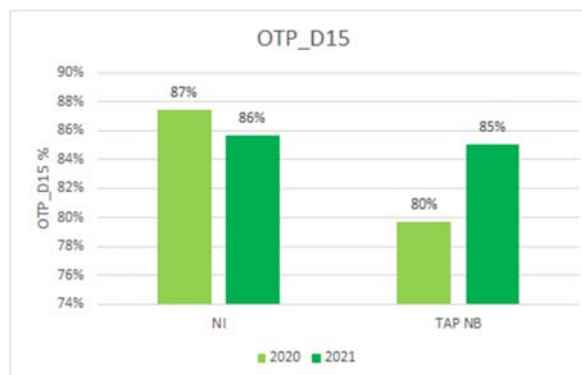


Fig. 18

## **6.2. Manutenção e Engenharia**

O ano de 2021 foi um ano de recuperação da operação da Portugália face aos mínimos históricos de 2020, mas ainda muito marcado por uma grande incerteza e grandes alterações decorrentes das restrições associadas à pandemia da doença COVID-19, exigindo uma contínua readaptação da organização ao longo de todo o ano.

Mantendo o foco na garantia da pontualidade dos voos operados, a DME voltou a suplantar o seu objetivo de fiabilidade técnica de despacho de 99%, igualando os 99,1% de 2020. Embora com menor operação, o objetivo não deixa de ser bastante desafiante e motivo de orgulho.

No que respeita ao indicador *Unscheduled Ground Time* – UGT (que mede a indisponibilidade de avião devido a problemas técnicos), o valor de 2021 foi de 7,23 h/avião/mês (comparado com 5,15 h/avião/mês de 2019). Apesar da menor necessidade de aeronave, que contribui para um maior tempo de resolução dos problemas, visto que a sua prioridade é enquadrada com as restantes atividades de manutenção programada, este é um tema que irá requerer o foco da organização em 2022 e anos seguintes.

O ano de 2021 ficou marcado com a preparação da organização para a transição da Parte M, Subparte G, para a Parte CAMO, com a conseqüente oficialização do SMS (*Safety Management System*) na organização de gestão de aeronavegabilidade. Muitos dos procedimentos já estavam implementados mas foi necessário proceder à formação dos intervenientes, à edição de um manual da organização completamente novo, à realização de auditorias internas e à concreta adaptação da forma de trabalhar. Espera-se, no início de 2022, a auditoria da ANAC e a concretização da almejada certificação, após eventuais ajustes que venham a ser necessários.

O ano de 2021 foi também um ano de reestruturação que ficou profundamente marcado pela aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo TAP e pelos Acordos temporários de emergência celebrados com os diferentes Sindicatos, com o objetivo de aumentar a produtividade e reduzir o custo da Companhia.

Para a implementação do Plano de Reestruturação Aprovado, que prevê um incremento da frota ERJ190 para as 19 aeronaves, a DME concretizou, com sucesso, o plano de aumento de quadro com a contratação de 25 técnicos de manutenção de aeronaves provenientes do Grupo TAP, para além de um pequeno número de técnicos de suporte à manutenção, ficando, assim, apta a garantir toda a atividade de manutenção de linha,

base e atividade de “*phase in*” das aeronaves previstas para a operação da Frota ERJ190 e ATR no ano de 2022.

Decorreu ao longo de todo o ano uma intensa atividade de manutenção, com a realização de toda a manutenção de célula da aeronave, à semelhança dos anos anteriores, com o cumprimento de um total de 7 *checks* de manutenção de base, assim como o suporte de manutenção de linha da operação TAP Express, com um total de 13 linhas de operação das aeronaves ERJ190 e 6 linhas de operação das aeronaves ATR72.

No final do ano de 2021, a DME realizou pela primeira vez, na frota ERJ190, uma inspeção de manutenção de base para um operador terceiro, a Air Montenegro. O *check* 72 meses (*check* de 6 anos) foi concluído com sucesso, estando já garantido para o início do próximo ano de 2022 a venda de serviços adicionais nos *slots* ainda disponíveis no plano de manutenção da DME.

Não sendo a venda de serviços para terceiros o *core business* da DME, esta operação, em períodos de redução de atividade interna, resulta numa otimização dos recursos existentes e num encaixe financeiro consideravelmente importante para a redução dos prejuízos acumulados devidos à pandemia, impulsionando a tão ambicionada retoma da Companhia.

No que concerne às novas tecnologias, a Direção Técnica e a DME continuam a promover as iniciativas de transformação digital, tendo, em 2021 sido concretizada a implementação de um *software* de arquivo digital para substituir o arquivo em papel e facilitar toda a vertente de verificação e consulta de registos. Estando este projeto concluído, continua-se a preparar a implementação da assinatura eletrónica nos registos de manutenção, da utilização de dispositivos e ferramentas de mobilidade na manutenção de linha e de uma solução de caderneta eletrónica, para que num horizonte de 2 anos a utilização de papel na atividade de manutenção se torne marginal.

### **6.3. Qualidade/Compliance**

#### **6.3.1. Segurança extrínseca (Security)**

A indústria da aviação tem enfrentado desafios sem precedentes devido à pandemia COVID-19, e continua a enfrentar novos desafios na retoma da operação a partir de uma situação de quase paralisação, com necessidade de rever procedimentos no que à segurança da aviação civil diz respeito.

Ao longo da pandemia foram várias as diversas mudanças que ocorreram, desde a redução de equipas de trabalho, *sites* e equipamentos que ficaram inativos, atrasos na formação e treino, pessoas em *lay-off*, assim como a alteração de determinados processos de segurança. Tendo em conta estes aspetos, foi necessário considerar o impacto dessas mudanças e analisar quaisquer riscos associados, para que um alto nível de segurança fosse mantido à medida que as operações foram sendo retomadas.

Na Portugalá, e atendendo ao facto da ICAO ter declarado o ano de 2021 como o ano da cultura de segurança, foi efetuado um diagnóstico interno sobre o estado da cultura de segurança, através da realização de um *Survey* dirigido a todos os colaboradores, tendo-se também procedido à análise dos Security Reports e dos resultados das Auditorias, Inspeções e Testes realizados à Portugalá, e à recolha de evidências relativas ao cumprimento dos procedimentos de *Security* por parte dos prestadores de serviço, de forma a verificar se houve algum impacto negativo.

Face aos resultados obtidos, e tendo em conta uma Instrução de Segurança da ANAC (ISAC), foi necessário rever a Política Corporativa de Segurança *Safety* e *Security*, de forma a corresponder ao cumprimento de todos os vetores exigidos na ISAC da ANAC, e tornar a Política Interna de Segurança da Portugalá mais robusta.

A fim de não parar a atividade formativa na área de *Security*, foram adaptadas as formações para formato à distância (*Live-training* e *e-Learning*) para que todos mantivessem as suas competências.

No que respeita à Cibersegurança, e tendo em conta que a TAP é o operador de serviços essencial para as questões de cibersegurança, foram divulgadas e efetuadas inscrições em cursos de *Phishing*, Proteção de

Dados, e Sistemas de informação, assim como, solicitada à TAP IT proteção das aplicações e sistemas utilizados unicamente pela Portugaláia.

Também as mudanças nos cargos e funções, levaram à tomada de medidas adicionais para mitigar quaisquer aumentos de riscos internos.

Foi mantido o rigor na execução e avaliação dos *Background Check*, em especial nos recrutamentos e ausências prolongadas. Em relação ao controlo de qualidade, o mesmo foi complementado através de monitorização remota, de forma a manter o *target de performance*.

Apesar de Portugal ser considerado um dos países mais seguros do mundo, tal não significa que esteja imune a que algo possa acontecer e que constitua uma ameaça à segurança, nomeadamente no âmbito da segurança da aviação civil.

### **6.3.2. Serviço de bordo (*inflight service*)**

O ano de 2021 foi novamente marcado pela pandemia o que dificultou bastante o normal Serviço de Bordo. Foi um ano desafiante para os Tripulantes com as constantes alterações ao serviço e na operação dificultando a melhoria e o equilíbrio no novo conceito de serviço implementado na classe económica.

No entanto, o PNC conseguiu atingir os objetivos espetáveis face à atual conjuntura.

### **6.3.3. Política ambiental**

Na 77ª Assembleia Geral Anual da IATA, realizada no dia 4 de outubro de 2021, as companhias aéreas aprovaram uma resolução de atingirem zero emissões líquidas de carbono nas suas operações até 2050, sendo de salientar que este compromisso alinha o transporte aéreo com os objetivos do acordo de Paris, que definiu como objetivo limitar o aquecimento global a 1,5º C.

Para que esta resolução tenha sucesso, é necessário um esforço coordenado de toda a indústria (companhias aéreas, aeroportos, prestadores de serviços, fabricantes etc.) e um apoio governamental significativo. Uma importante ferramenta para este efeito será o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA) da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Relativamente ao mercado de emissões CO2, decorreu, em março de 2022, a auditoria no âmbito da verificação de Emissões de Gases de Efeito de Estufa no regime CÉLE (Comércio Europeu de Licenças de Emissão), referente aos dados de 2021. O objetivo da auditoria é confirmar que o Operador se encontra em conformidade com o plano de monitorização de emissões anuais de Gases de Efeito de Estufa, que lhe está atribuído, nomeadamente ao nível de metodologia de monitorização e verificar a veracidade dos dados e informação constante do relatório anual de emissões e do relatório a nível de atividade.

Foram analisados, na mesma auditoria, os voos cobertos pelo EU ETS (*"Emissions Trading System"*), Swiss ETS, UK ETS e CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*).

No que diz respeito ao CORSIA, está a decorrer entre 2021 e 2023 a segunda fase, a qual é considerada como fase piloto; a terceira fase, que abrange os anos de 2024 e 2026, tem como objetivo consolidar a fase piloto. É de salientar que estas fases são consideradas voluntárias, tornando-se, porém, obrigatório o seu cumprimento de 2027 a 2035.

No âmbito da auditoria/verificação, o Grupo TAP reportou 41.313 voos cobertos pelo EU ETS, UK ETS e Swiss ETS dos quais 11.999 foram operados pela Portugaláia, com um total de emissões de 551.965t de CO2 a nível de Grupo TAP, das quais, 149.852t de CO2 foram da responsabilidade da Portugaláia, ou seja, 27,1% do total reportado.

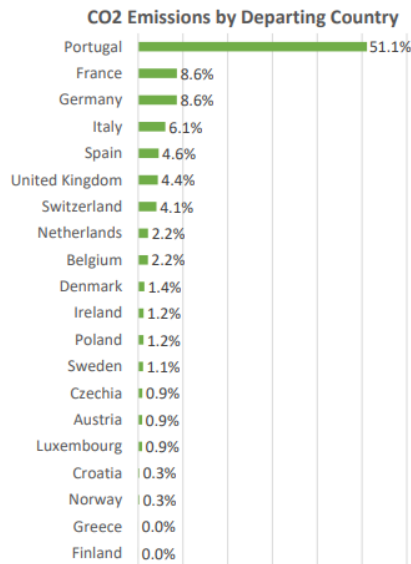


Fig.19

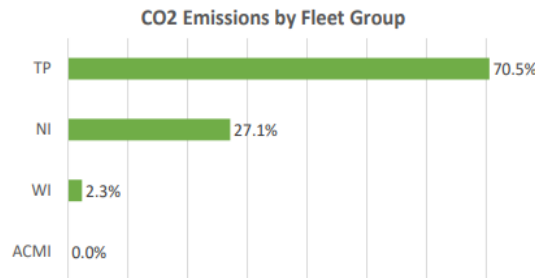


Fig.20

No que diz respeito aos voos abrangidos pelo CORSIA, o Grupo TAP reportou 50.300 voos dos quais 11.909 foram operados pela Portugália, com um total de emissões de 1.639.270t de CO2 a nível de Grupo TAP, das quais, 164.160t de CO2 foram da responsabilidade da Portugália, ou seja, 10% do total reportado.

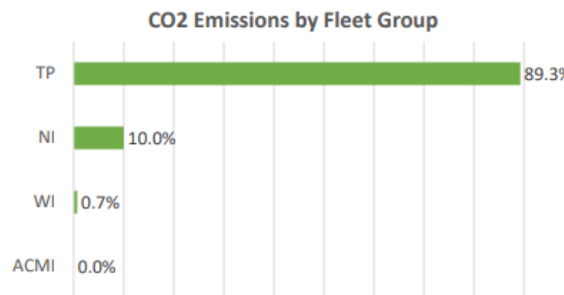


Fig.21

Tal como nos últimos anos o processo de monitorização dos dados de ETS e CORSIA foi gerido, autonomamente, pela Portugália, cabendo, no entanto, à TAP, a validação final e o reporte às autoridades competentes.

### 6.3.4. Combustível (*jet-fuel*)

No primeiro trimestre do ano de 2021 o preço do combustível *Jet* atingiu níveis pré-pandemia, tendo iniciado o ano com um valor de US\$61 barril, no entanto, a procura continuou frágil devido às medidas para conter a pandemia e aos cortes de fornecimento de petróleo por parte da OPEP, antecipando a recuperação da economia. Havia a esperança de que o novo governo dos EUA anunciasse um pacto de medidas com vista a controlar o aumento do preço de combustível, facto que não se verificou.

O crescimento da economia e o aumento do consumo de combustível estão extremamente dependentes da diminuição das restrições no âmbito da pandemia da doença COVID-19 e do sucesso do processo de vacinação.

O início do segundo trimestre de 2021 pautou-se por uma diminuição do preço do combustível *Jet*, devido às crescentes preocupações com os casos globais de COVID-19, enfraquecendo a tão esperada recuperação da procura. A Agência Internacional de Energia (IEA) retificou as suas previsões no que diz respeito à procura de combustíveis, tendo-se baseado nos sinais de recuperação dos EUA e da China, e prevendo um aumento de 6% em 2021.

Existia uma forte expectativa relativamente ao período de Verão quando, por norma, aumenta a procura e, conseqüentemente, a receita, constituindo também um desafio para as companhias aéreas, devido ao aumento do custo com combustível, os quais continuam a ser o custo variável de maior relevância (cerca de 25% dos custos operacionais). De referir ainda que, de uma forma geral, as companhias aéreas não efetuaram *hedging* no decorrer do ano de 2020 devido às perdas significativas, ficando desta forma à mercê da volatilidade do mercado em 2021.

No terceiro trimestre de 2021, o preço médio do *Jet Fuel* foi transacionado a US\$ 80 barril Brent, essencialmente devido à redução das medidas de confinamento e retoma da atividade económica. Temeu-se que o furacão Ida, que atingiu a costa do Golfo dos EUA, tivesse um impacto significativo a nível do preço de combustível, mas tal não se verificou porque a OPEP aumentou a produção nesse período.

O quarto trimestre de 2021 iniciou-se com o preço do combustível *Jet* a ser transacionado a US\$ 96 barril Brent, o que representou uma forte preocupação para as companhias aéreas, uma vez que o Q4 tende a ser o trimestre mais fraco no que diz respeito a transporte de passageiros, pelo que o aumento do combustível representou um forte desafio.

Cumprе salientar, por fim, que o preço médio do combustível *Jet* no decorrer do ano de 2021 foi de US\$ 73 barril Brent, valor este que estava em linha com a previsão da IATA, mas 57% superior em relação ao valor médio praticado em 2020, e 8% inferior ao valor médio de 2019.

A expectativa da Agência Internacional de Energia (AIE), é que o preço do combustível volte aos níveis pré-pandemia em 2022.

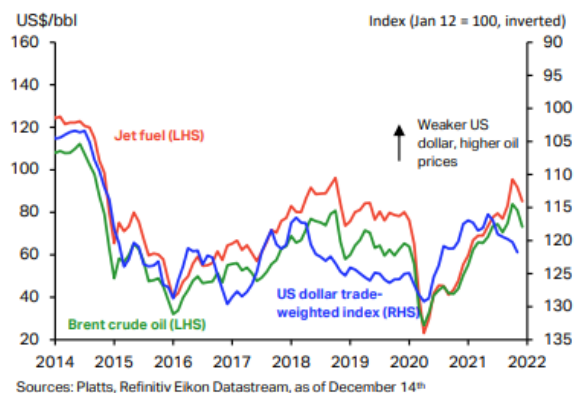


Fig. 22

O aumento do preço de combustível nos últimos meses de 2021 voltou a colocar o foco neste custo de extrema relevância, em particular num momento de recuperação da operação pós-pandemia. Apesar da redução da operação nos dois últimos anos, a Portugalia prosseguiu o seu esforço no sentido de otimizar a utilização deste recurso, continuando a divulgação de estatística aos pilotos e diferentes decisores operacionais.



Na contínua procura por melhorar a eficiência de consumo de combustível nos voos operados pela Portugália, em 2021 foram iniciadas as seguintes medidas:

- Envio para o avião das informações de vento e temperatura, para melhoria dos cálculos do computador de bordo;
- Ajuste nos procedimentos de *Single Engine Taxi in/Single Engine taxi out*;
- Análise sistemática de desvios de consumo de combustível;
- Otimização da rede de aeroportos alternativos utilizados no planeamento do voo;
- Valores de tempo de *taxi* estatísticos com adição de tempo de APU estatístico;
- Utilização do *Cost Index* (parâmetro que otimiza o custo combinado do combustível e do tempo);
- Implementação da ferramenta Opticlimb (que visa recomendar um perfil de subida mais eficiente para cada voo face ao perfil de velocidades fixas).

Para 2022 vão continuar a ser avaliadas e otimizadas as medidas identificadas acima, bem como serão explorados os seguintes pontos de possível melhoria:

- Conclusão da implementação da ferramenta de eficiência de combustível *SkyBreathe* usada no Grupo TAP;
- Otimização do combustível de contingência;
- Estudo de instalação de carenagens aerodinâmicas;
- Implementação de *fuel briefing*.

Sendo o “Programa de Eficiência de Combustível” um tema, intrinsecamente, multidisciplinar, será necessário, em 2022, prosseguir o esforço de envolvimento das várias áreas no projeto para que possam ser concretizadas, assim como criadas, várias iniciativas que visem a eficiência do consumo de combustível, e consequentes emissões de CO<sub>2</sub>, resultantes da operação da Portugália.

## 7. Estratégia empresarial

Em 2021, dado o prolongamento de crise sanitária causada pelo vírus COVID-19, o Grupo TAP procurou adaptar-se num contexto de grande imprevisibilidade na procura, seguindo as linhas mestras do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia. O fim do alívio no cumprimento das regras de manutenção de faixas horárias obrigou a uma reformulação quer da estrutura da rede, quer também da política de cancelamentos comerciais. Por outro lado, a falta de homogeneidade e mudança constante nas regras sanitárias de cada país, de algum modo atenuou a recuperação de alguns mercados que se vinha a verificar desde o Verão de 2020, e as vagas sucessivas das variantes do vírus tornaram imprevisível a evolução da procura. Em face desta realidade, foi exigido um dinamismo na resposta e, por outro lado, reduzida a prioridade dos projetos de digitalização lançados ainda durante 2020.

Durante 2021 negociaram-se as extensões e reformulou-se radicalmente o tipo de locação. O contrato das 7 aeronaves em sublocação com a Azul foi terminado e substituído por contratos de locação diretamente com o locador original. Por outro lado, lançou-se uma oferta para propostas para mais 6 aeronaves. O crescimento previsto da operação, e a adequação das aeronaves operadas pela Portugália à flexibilidade pretendida em termos comerciais, fizeram com que a aposta na frota regional fosse uma das opções no plano apresentado à União Europeia.

Para 2022, a estratégia em termos operacionais é de, numa ótica de digitalização crescente, automatizar processos de suporte. Paralelamente, as condições que vigoram em resultado da celebração dos Acordos de Emergência entre a Portugália e os vários Sindicatos tornam a gestão dos recursos humanos, em termos de retenção de qualificação, especialmente sensível nas áreas mais tecnológicas, que suportam todo este processo. O alinhamento das soluções com o Grupo TAP foi completado durante o ano de 2021 do ponto de vista de suporte digital aos processos de controlo operacional, planeamento de voo e despacho, e com o planeamento de tripulações, sendo que em 2022 a TAP ME terá implementada a solução para a manutenção que a Portugália já utiliza desde 2012. É a conclusão de uma convergência do ponto de vista do suporte aplicacional, o que diminuirá a carga de manutenção do ponto de vista das tecnologias de informação.

## 8. Perspetivas para 2022

A economia portuguesa mantém um perfil de recuperação, esperando-se que seja atingido o nível pré-pandemia na primeira metade de 2022. O PIB mundial atinge o valor pré-pandémico em 2021, assumindo-se que tal acontecerá em 2022 no caso da procura externa. Estas hipóteses constituem um enquadramento benigno à recuperação da economia portuguesa.

Na crise pandémica, o choque teve uma natureza temporária e não sistémica, e a resposta de política foi imediata, maciça e coordenada a nível nacional e europeu. É de destacar a importância da contenção do contágio da crise ao setor financeiro, preservando a estabilidade financeira e as condições de financiamento de todos os agentes económicos. Estes fatores, bem como a interligação entre eles, atenuaram os efeitos multiplicadores do choque e preservaram a capacidade produtiva e o emprego. As medidas adotadas suportaram o rendimento agregado das famílias e uma retoma mais rápida do consumo privado. A resiliência do investimento e o aumento do consumo público contrastaram com o comportamento observado na recessão anterior.

O Banco de Portugal, nas suas projeções económicas, refere que a recuperação da economia traduzir-se-á num aumento do emprego e numa redução da taxa de desemprego para níveis melhores que os pré-pandémicos, pois em 2021 o emprego sobe 2,5%, projeta-se crescimentos de 1,6% em 2022 e de 0,4%, em média, no período 2023-24.

Na estimativa feita pelo Banco de Portugal, prevê-se que o consumo privado cresça 5% em 2021 e 4,8% em 2022, havendo uma desaceleração anos seguintes, baixando para 1,8% em 2024. Tal evolução é sustentada pelo crescimento do rendimento disponível real, por condições financeiras favoráveis e pela acumulação de riqueza ao longo da crise. Pelos mesmos motivos, antecipa-se a redução da taxa de poupança em 2021-22, após ter atingido 12,8% em 2020.

Outra das medidas mais relevantes prende-se com a subida do salário mínimo, a qual, ao fazer subir a inflação pode ter impacto negativo, sendo de notar que estas projeções para a economia têm riscos positivos (como a possibilidade de haver uma utilização de parte da riqueza acumulada pelas famílias durante a pandemia) e negativos (os quais incluem um potencial agravamento da pandemia) para a atividade económica.

É evidente que os salários são sempre uma fonte de preocupação no sentido da dinâmica que possam incutir aos preços, mas a equipa económica do Banco de Portugal não vê essa dinâmica a acontecer nem na área do euro nem em Portugal, não obstante, uma vez que a evolução no salário mínimo pode ter um negativo nesse sentido, torna-se necessário sinalizar a mesma como possível fonte de pressão dessa ordem.

Estes riscos decorrem sobretudo da possibilidade de uma maior transmissão dos aumentos dos preços das matérias-primas e dos bens intermédios aos preços no consumidor. O Banco de Portugal também prevê que a subida recente da inflação, a par das dificuldades de recrutamento em alguns setores, possa também implicar pressões mais fortes sobre os salários do que as consideradas na projeção e que eventuais aumentos do salário mínimo em 2023-24 constituem também um risco em alta para a inflação.

Por fim, o Banco de Portugal nota que o recente agravamento da pandemia deverá implicar uma desaceleração da atividade nos próximos meses. A retoma tem ainda sido condicionada pelos estrangulamentos no transporte de mercadorias, pela escassez da oferta de bens intermédios e pelo aumento dos custos das matérias-primas e dos transportes, que se têm revelado mais persistentes do que o antecipado.

Segundo o mais recente relatório da IATA, 2020 foi o pior ano de sempre da Indústria de Aviação. Estima-se que as perdas entre 2020-2022 possam atingir os 201 mil milhões de USD.

Nas suas projeções para 2022, a IATA antecipa que a performance financeira da indústria continue a mostrar melhorias e atribui um papel importante quer à procura crescente de voos domésticos, quer ao crescimento robusto da procura de voos de carga, que em conjunto irão permitir que Companhias Aéreas reduzam as perdas dos seus resultados líquidos.

Entre as várias previsões, a IATA destaca os seguintes resultados esperados:

- A indústria global de aviação vai conseguir reduzir a perda nos seus resultados líquidos, ou seja, estima-se uma perda de -11,6 mil milhões de USD, comparada com a perda de -51,8 mil milhões de USD atingida em 2021;
- Relativamente à procura, a expectativa é de atingir 61% do nível de procura antes da pandemia, comparativamente com os 40% de procura registados em 2021.
- Estima-se que o número total de passageiros cresça para 3,4 mil milhões em 2022, comparado com os 2,3 mil milhões de passageiros transportados em 2021. Ou seja, um valor mais próximo do número de passageiros transportados em 2019, que totalizou 4,5 mil milhões.
- Projeta-se a continuidade do crescimento robusto na procura de voos de carga: em 2021 a procura dos voos de carga cresceu 7,9% versus 2019, estimando-se em 2022 quase o dobro do crescimento, + 13,2% acima de 2019.
- Por fim, como consequência da maior redução nas restrições apresentadas nos voos domésticos, quando comparado com as restrições ainda presentes nos voos internacionais, a IATA estima que, em 2022, os voos domésticos atinjam 93% do nível pré-pandémico, comparativamente com os 73% atingidos em 2021.

De acordo com a IATA, apesar da gradual recuperação do tráfego aéreo, 2022 será mais um ano de perdas.

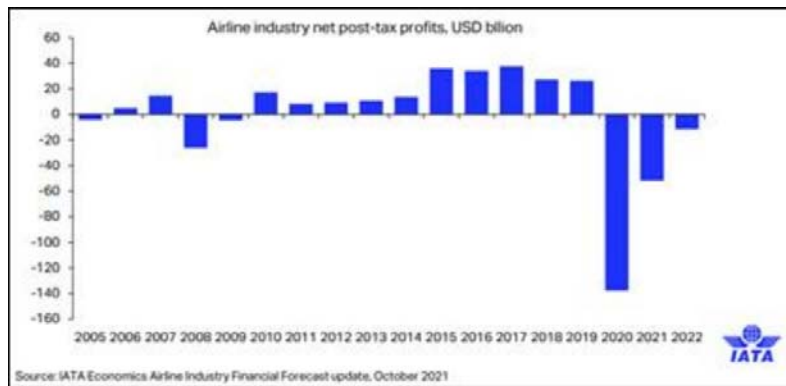


Fig. 23

A ação militar no território ucraniano, levada a cabo pela Federação Russa, em fevereiro de 2022, desencadeou uma guerra em território europeu. O referido acontecimento tem originado impactos macroeconómicos relevantes, em particular ao nível dos mercados de financiamento internacionais, nomeadamente de subida das taxas de juro, bem como do aumento do preço dos combustíveis incluindo do jet fuel, que registou valorizações superiores a 30% desde o início do conflito, e de um conjunto de bens e serviços o que tem originado uma crescente inflação. O referido conflito originou ainda restrições de circulação do espaço aéreo próximo daquela região, restrições essas que se mantêm à data da aprovação deste documento, bem como a imposição de sanções de natureza económica, financeira e outras à Federação Russa por parte da União Europeia, dos Estados Unidos e outros países, com impacto ao nível da movimentação de pessoas, mercadorias e fluxos financeiros.

Para o ano de 2022, a Portugaláia mantém o objetivo de garantir uma operação segura e fiável das atuais 13 aeronaves, prevendo-se também um aumento do *scope* da participação na operação da frota ATR da White. Assim, este será mais um ano desafiante para a Direção de Manutenção e Engenharia com um elevado volume de manutenção de base programada e alguma venda de serviços de manutenção a terceiros, sempre que haja disponibilidade de hangar e mão de obra.

Dentro do Grupo TAP, espera-se que a Portugaláia, além de se manter como fonte inequívoca de soluções, cresça em cerca de 40% durante o primeiro semestre de 2022, aumentando assim, a sua relevância dentro do Grupo.

Com o *phase-in* de mais seis aeronaves (3 EMB190 + 3 EMB195), durante o ano de 2022, a Portugaláia terá também necessidade de aumentar o seu quadro de efetivos, nomeadamente de tripulantes (técnicos e de cabina) e de técnicos de manutenção de aeronaves. Este crescimento da Companhia, que tem sido preparado

ao longo dos últimos meses, será, sem dúvida, um marco muito importante para a Portugalia. O *phase-in* das seis novas aeronaves, conforme previsto no Plano de Reestruturação Aprovado em Bruxelas, será um enorme desafio para todas as áreas da Companhia a que, estamos certos, a Portugalia saberá responder com enorme brio e profissionalismo.

A renegociação dos Acordos de Emergência, atualmente em vigor, com todas as estruturas sindicais representa também um dos grandes projetos e desafios para 2022, uma vez que o resultado da mesma ajudará a definir questões operacionais e de recursos humanos, de grande relevância para o futuro.

Na conjuntura atual, em que, fruto do corte salarial previsto nos Acordos de Emergência, e transversal a todos os trabalhadores da Portugalia, a motivação dos mesmos é uma grande preocupação, sendo a retenção de talento e de funções técnicas uma das principais prioridades da Companhia para 2022.

O Conselho de Administração procedeu à avaliação da capacidade da Empresa operar em continuidade, tendo por base toda a informação relevante, factos e circunstâncias, de natureza financeira, comercial ou outra, incluindo acontecimentos subseqüentes à data de referência das demonstrações financeiras, disponível sobre o futuro. Em resultado da avaliação efetuada, o Conselho de Administração concluiu que a Empresa dispõe de recursos adequados para manter as atividades, não havendo intenção de cessar as atividades no curto prazo, pelo que considerou adequado o uso do pressuposto da continuidade das operações na preparação das demonstrações financeiras.

## **9. Proposta de Aplicação de Resultados**

A Portugalia – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. apresentou um resultado líquido negativo no montante de 50.189.924 Euros (cinquenta milhões cento e oitenta e nove mil e novecentos e vinte e quatro euros) no exercício de 2021.

Propõe-se, assim, que o resultado líquido negativo do exercício seja transferido, na totalidade, para resultados transitados, de acordo com a legislação em vigor e com os estatutos da Empresa.

Encontrando-se a situação patrimonial líquida da sociedade abrangida pelos termos previstos no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho de Administração irá, prontamente, submeter à apreciação da Assembleia Geral a consequente adoção de medidas, designadamente, uma das previstas naquele preceito legal.

Lisboa, 25 de maio de 2022

### **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

---

Christine Jeanne Henriette Ourmieres Widener  
Presidente

---

Gonçalo Neves da Costa Monteiro Pires  
Vogal

---

Ramiro José Oliveira Sequeira  
Vogal

---

Silvia Mosquera Gonzalez  
Vogal



**PORTUGÁLIA – COMPANHIA PORTUGUESA  
DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.**

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS  
31 DE DEZEMBRO DE 2021

## Índice das demonstrações financeiras

BALANÇO.....	3
DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS.....	4
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS.....	5
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA.....	6
ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO DE 2021 .....	7
1. INTRODUÇÃO .....	7
2. RESUMO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS .....	22
3. ESTIMATIVAS E JULGAMENTOS .....	34
4. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS .....	38
5. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO .....	40
6. <i>GOODWILL</i> .....	40
7. ATIVOS INTANGÍVEIS.....	41
8. OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS .....	41
9. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS .....	41
10. OUTROS CRÉDITOS A RECEBER.....	43
11. CLIENTES .....	45
12. DIFERIMENTOS.....	45
13. INVENTÁRIOS .....	46
14. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS.....	46
15. CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS.....	47
16. CAPITAL SUBSCRITO .....	47
17. OUTRAS RUBRICAS DE CAPITAL.....	47
18. PROVISÕES.....	48
19. RESPONSABILIDADES POR BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO .....	48
20. FINANCIAMENTOS OBTIDOS .....	49
21. OUTRAS DÍVIDAS A PAGAR .....	50
22. FORNECEDORES .....	51
23. GANHOS/PERDAS IMPUTADOS DE SUBSIDIÁRIAS, ASSOCIADAS E EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS .....	51
24. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS E CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS ..	52
25. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS .....	52
26. GASTOS COM O PESSOAL.....	53
27. OUTROS RENDIMENTOS .....	53
28. OUTROS GASTOS .....	53
29. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO E PERDAS POR IMPARIDADE.....	54
30. JUROS E GASTOS/RENDIMENTOS SIMILARES SUPOSTADOS/OBTIDOS .....	54
31. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO DO EXERCÍCIO .....	55
32. RESULTADOS POR AÇÃO.....	56
33. COMPROMISSOS .....	56
34. CONTINGÊNCIAS .....	57
35. PARTES RELACIONADAS.....	57
36. CUSTOS COM REVISÃO LEGAL DE CONTAS .....	59
37. EVENTOS SUBSEQUENTES .....	59
38. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DO RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO .....	59
39. OUTRAS INFORMAÇÕES .....	60

## BALANÇO

### EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021 E 2020

Valores em Euros	Nota	2021	2020
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativos não correntes</b>			
Ativos fixos tangíveis	4	2.610.472	3.169.083
<i>Goodwill</i>	6	-	38.158.958
Ativos intangíveis	7	14.449	31.381
Outros investimentos financeiros	8	192.177	192.177
Ativos por impostos diferidos	9	1.308.712	1.434.317
Outros créditos a receber	10	3.634.116	4.547.307
		<b>7.759.926</b>	<b>47.533.223</b>
<b>Ativos correntes</b>			
Inventários	13	4.993.319	4.480.565
Clientes	11	7.328.851	4.835.067
Estado e outros entes públicos	14	328.117	513.943
Outros créditos a receber	10	18.905.094	10.968.415
Diferimentos	12	423.827	1.612.756
Caixa e depósitos bancários	15	6.307.090	9.645.311
		<b>38.286.298</b>	<b>32.056.057</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>46.046.224</b>	<b>79.589.280</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Capital subscrito	16	17.100.000	17.100.000
Outros instrumentos de capital próprio	17	32.612.047	32.612.047
Reserva legal	17	1.024.124	1.024.124
Outras reservas	17	62.242.529	62.242.529
Resultados transitados	17	(150.733.927)	(126.883.478)
Resultado líquido do exercício		(50.189.924)	(23.850.449)
<b>Total do Capital Próprio</b>		<b>(87.945.151)</b>	<b>(37.755.227)</b>
<b>Passivos não correntes</b>			
Provisões	18	20.000	20.000
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	19	446.577	607.007
Passivos por impostos diferidos	9	2.782	3.102
Outras dívidas a pagar	21	79.897.224	79.903.413
		<b>80.366.583</b>	<b>80.533.522</b>
<b>Passivos correntes</b>			
Fornecedores	22	8.925.753	11.337.449
Adiantamentos de clientes		20.859	20.859
Estado e outros entes públicos	14	2.088.289	1.387.897
Financiamentos obtidos	20	-	4.080
Outras dívidas a pagar	21	42.589.891	24.060.700
		<b>53.624.792</b>	<b>36.810.985</b>
<b>Total do Passivo</b>		<b>133.991.375</b>	<b>117.344.507</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>46.046.224</b>	<b>79.589.280</b>

O anexo faz parte integrante do balanço em 31 de dezembro de 2021.



## DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DOS EXERCÍCIOS DE 2021 E 2020

Valores em Euros	Nota	2021	2020
Vendas e serviços prestados	24	91.533.608	82.546.207
Subsídios à exploração		375.983	361.633
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	24	(2.676.654)	(2.952.907)
Fornecimentos e serviços externos	25	(64.324.782)	(57.368.643)
Gastos com o pessoal	26	(37.277.304)	(36.770.008)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	13	305.309	479.582
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	10 e 11	26.827	(27.087)
Outros rendimentos	27	2.473.879	3.522.713
Outros gastos	28	(1.059.215)	(825.450)
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>(10.622.349)</b>	<b>(11.033.960)</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	29	(7.000.284)	(7.027.136)
Imparidade de investimentos depreciables/ amortizáveis (perdas/ reversões)	29	(31.823.318)	512.898
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>(49.445.951)</b>	<b>(17.548.198)</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	30	3.182.207	3.729.639
Juros e gastos similares suportados	30	(3.776.002)	(5.428.611)
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>(50.039.746)</b>	<b>(19.247.170)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	(150.178)	(4.603.279)
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(50.189.924)</b>	<b>(23.850.449)</b>
<b>Resultado básico por ação</b>	32	<b>(16,7)</b>	<b>(8,0)</b>

O anexo faz parte integrante da demonstração dos resultados por naturezas em 31 de dezembro de 2021.

**DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS  
DE 1 DE JANEIRO DE 2020 A 31 DE DEZEMBRO DE 2021**

Valores em Euros	Capital subscrito	Outros instrumentos de capital próprio	Reserva Legal	Outras reservas	Resultados transitados	Resultado líquido do exercício	Total
<b>Capital próprio em 1 de janeiro de 2020</b>	<b>17.100.000</b>	<b>32.612.047</b>	<b>1.024.124</b>	<b>62.242.529</b>	<b>(115.502.087)</b>	<b>(11.381.391)</b>	<b>(13.904.778)</b>
Aplicação do resultado líquido do exercício 2019	-	-	-	-	(11.381.391)	11.381.391	-
Resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(23.850.449)	(23.850.449)
<b>Capital próprio em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>17.100.000</b>	<b>32.612.047</b>	<b>1.024.124</b>	<b>62.242.529</b>	<b>(126.883.478)</b>	<b>(23.850.449)</b>	<b>(37.755.227)</b>
Aplicação do resultado líquido do exercício 2020	-	-	-	-	(23.850.449)	23.850.449	-
Resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(50.189.924)	(50.189.924)
<b>Capital próprio em 31 de dezembro de 2021</b>	<b>17.100.000</b>	<b>32.612.047</b>	<b>1.024.124</b>	<b>62.242.529</b>	<b>(150.733.927)</b>	<b>(50.189.924)</b>	<b>(87.945.151)</b>

O anexo faz parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios em 31 de dezembro de 2021.

## DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA DOS EXERCÍCIOS DE 2021 E 2020

Valores em Euros	Nota	2021	2020
<b>ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>			
Recebimentos de clientes		95.691.042	89.078.039
Pagamentos a fornecedores		(63.350.223)	(49.855.818)
Pagamentos ao pessoal		(34.230.856)	(34.816.015)
Fluxos gerados pelas operações		(1.890.037)	4.406.206
Outros (pagamentos)/recebimentos da atividade operacional		1.301.071	(235.303)
<b>Fluxos das atividades operacionais (1)</b>		<b>(588.966)</b>	<b>4.170.903</b>
<b>ATIVIDADES DE INVESTIMENTO</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Outros ativos financeiros		-	77.829
Ativos fixos tangíveis		375.983	402.183
		375.983	480.012
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Ativos fixos tangíveis		(48.902)	(106.706)
		(48.902)	(106.706)
<b>Fluxos das atividades de investimento (2)</b>		<b>327.081</b>	<b>373.306</b>
<b>ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Empréstimos obtidos		-	12.850.000
		-	12.850.000
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Empréstimos obtidos		-	(5.500.000)
Amortização de contratos de locação financeira		(4.080)	(7.794)
Juros e custos similares		(2.987.693)	(2.423.270)
		(2.991.773)	(7.931.064)
<b>Fluxos das atividades de financiamento (3)</b>		<b>(2.991.773)</b>	<b>4.918.936</b>
<b>VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES (1)+(2)+(3)</b>		<b>(3.253.658)</b>	<b>9.463.145</b>
EFEITO DAS DIFERENÇAS DE CÂMBIO		(84.563)	(28.266)
<b>CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO EXERCÍCIO</b>		<b>9.645.311</b>	<b>210.432</b>
<b>CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>15</b>	<b>6.307.090</b>	<b>9.645.311</b>

O anexo faz parte integrante da demonstração dos fluxos de caixa em 31 de dezembro de 2021.

## ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO DE 2021

### 1. Introdução

A Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (“Empresa”, “Portugália” ou “PGA”) é uma sociedade anónima detida na totalidade pelo Grupo TAP SGPS, (constituído pela TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (“TAP SGPS”) e suas subsidiárias), desde 30 de junho de 2007. Esta aquisição foi previamente sujeita a um parecer da Autoridade da Concorrência.

A Empresa tem como objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial tendo para o efeito, e após a sua aquisição pelo Grupo TAP, celebrado um contrato de aluguer ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) com a Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (“TAP S.A.”) para utilização da sua frota, em regime de exclusividade, em linhas operadas pela TAP S.A. Por este acordo, toda a venda de receita de tráfego passou, com efeitos a 1 de julho de 2007, a ser efetuada pela TAP S.A.

**Sede Social** Rua B do Aeroporto de Lisboa, Edifício 10, 1º Piso

**Capital Social** 17.100.000 Euros

**N.I.P.C.** 502 030 879

Na sequência (i) do processo de privatização da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (“TAP SGPS”) – sociedade que deteve 100% do capital social da TAP S.A. até 24 de maio de 2021 –, que conduziu à aquisição, em novembro de 2015, pela Atlantic Gateway, SGPS, Lda. (“Atlantic Gateway”), de uma participação de 61% no capital social da TAP SGPS, e (ii) da subsequente renegociação da percentagem da participação detida pelo Estado Português no capital social da TAP SGPS, em 30 de junho de 2017 concretizou-se uma transmissão de participações sociais da TAP SGPS, entre a Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. (“Parpública”) e a Atlantic Gateway, de acordo com a qual a TAP SGPS passou a ter a seguinte estrutura acionista:

- A Parpública passou a deter 750.000 ações da categoria B, representativas de 50% do capital social e dos direitos de voto e de 5% dos direitos económicos da TAP SGPS;
- A Atlantic Gateway passou a deter 675.000 ações da categoria A, representativas de 45% do capital social e dos direitos de voto e de 90% dos direitos económicos da TAP SGPS; e
- Um determinado número de acionistas passou a deter, em conjunto, um total de 75.000 ações ordinárias, representativas de 5% do capital social, dos direitos de voto e dos direitos económicos da TAP SGPS.

Ainda no dia 30 de junho de 2017, foi assinado o “Acordo de Adaptação e Monitorização de Passivo Financeiro Relativo ao Grupo TAP” entre diversas entidades bancárias, a TAP SGPS, a TAP S.A. e a Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (“Portugália”); em conjunto designadas

por “Grupo TAP”), como mutuárias, e a Parpública e a Atlantic Gateway, como acionistas (“AAMPF”), nos termos do qual as Mutuárias acordaram com as entidades bancárias signatárias do AAMPF a alteração de determinadas condições dos respetivos contratos de financiamento, bem como das disposições relativas à dívida financeira e ao serviço da dívida das Mutuárias.

No âmbito do referido AAMPF, as Mutuárias procederam a uma à amortização antecipada voluntária parcial de créditos e, na sequência dessa amortização, no dia 28 de fevereiro de 2020, as partes do AAMPF celebraram o “Primeiro Aditamento ao Acordo de Adaptação e Monitorização de Passivo Financeiro Relativo ao Grupo TAP”, para alteração de determinados termos e condições do AAMPF.

Na sequência da eclosão da pandemia da doença COVID-19 e à semelhança da generalidade das empresas que atuam no setor da aviação, o Grupo TAP sofreu, a partir de março de 2020, uma redução significativa da sua atividade em resultado de uma acentuada quebra da procura, da qual resultaram elevadas perdas de exploração. Estas perdas resultaram maioritariamente da imposição, por Portugal e por muitos países de destino da Portugalia, de restrições às viagens para limitar a propagação da doença COVID-19.

Para fazer face ao impacto da pandemia da doença COVID-19, o Grupo TAP adotou um conjunto de medidas ao longo do ano de 2020, tendo em vista o controle e a redução de custos, incluindo a suspensão ou o adiamento de investimentos não críticos, a renegociação de contratos e prazos de pagamento, o corte de despesas acessórias, a suspensão de contratações de novos trabalhadores e de progressões, e a implementação de programas de licença sem vencimento temporárias.

A 9 de junho de 2020, o Estado Português notificou a Comissão Europeia acerca da sua intenção de conceder um auxílio de Estado, sob a forma de um empréstimo, a favor daquela que, a essa data, era a acionista única da TAP S.A., a TAP SGPS, no montante de 1,2 mil milhões de Euros. Este apoio tinha como objetivo disponibilizar recursos suficientes para que a TAP SGPS pudesse fazer face às necessidades de liquidez imediatas do Grupo TAP, tendo em vista a concretização de um plano de viabilidade de longo prazo para a empresa.

Em 10 de junho de 2020, a Comissão Europeia anunciou a sua decisão de aprovar o referido auxílio do Estado à TAP SGPS, por entender que o mesmo era compatível com as regras da União Europeia relativas a auxílios de Estado.

Na sequência da referida decisão da Comissão Europeia e no seguimento das negociações realizadas entre os representantes do Estado Português, dos acionistas privados (diretos e indiretos) da TAP SGPS e do Grupo TAP, foram celebrados um conjunto de instrumentos contratuais (“Contratos”), tendo em vista, em síntese:

- (i) A concessão, por parte do Estado Português, de um empréstimo remunerado a favor do Grupo TAP, no montante de até 946 milhões de Euros (ao qual poderia acrescer um montante adicional de 254 milhões de Euros, sem que, contudo, o Estado Português se encontrasse vinculado à sua disponibilização), conforme aprovado pela Comissão Europeia (empréstimo esse que foi formalizado através da celebração, em 17 de julho de 2020, de um contrato de financiamento entre a República Portuguesa, a TAP S.A., a TAP SGPS e a Portugália, bem como de um acordo complementar ao mesmo entre as referidas partes do contrato de financiamento, a Atlantic Gateway e a Parpública – “Contrato do Financiamento”);
- (ii) A aquisição, por parte do Estado Português, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, de participações sociais, de direitos económicos e de uma parte das prestações acessórias detidas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, por forma a que o Estado Português passasse a deter uma participação social total de 72,5% e os correspondentes direitos económicos na TAP SGPS;
- (iii) A renúncia, pela Parpública e pela Azul S.A. (“Azul”), ao respetivo direito de conversão enquanto titulares de obrigações convertíveis emitidas pela TAP SGPS em 2016 no valor nominal, respetivamente, de 30 milhões de Euros e de 90 milhões de Euros (o memorando de entendimento que contempla essa renúncia foi celebrado a 15 de julho de 2020, entre a República Portuguesa, a TAP SGPS, a Parpública, a Azul e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.); e
- (iv) A transmissão para a HPGB, SGPS, S.A. (“HPGB”) de ações representativas de 22,5% do capital social e dos direitos de voto da TAP SGPS, bem como de prestações acessórias detidas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, deixando a Atlantic Gateway de ser acionista da TAP SGPS.

Relativamente ao empréstimo remunerado por parte do Estado Português acima referido, no montante de 1,2 mil milhões de Euros, a primeira tranche (no montante de 250 milhões de Euros) foi efetuada no dia 17 de julho de 2020, a segunda tranche (no montante de 224 milhões de Euros) foi efetuada no dia 30 de julho de 2020, a terceira tranche (no montante de 25 milhões de Euros) foi efetuada no dia 31 de agosto de 2020, a quarta tranche (no montante de 79,6 milhões de Euros) foi efetuada no dia 30 de setembro de 2020, a quinta tranche (no montante de 92 milhões de Euros) foi efetuada no dia 5 de novembro de 2020, a sexta tranche (no montante de 171,4 milhões de Euros) foi efetuada no dia 21 de dezembro de 2020 e a última tranche (no montante de 358 milhões de Euros) foi efetuada no dia 30 de dezembro de 2020.

Para garantia do cumprimento das obrigações que para o Grupo TAP resultam do empréstimo concedido pelo Estado Português, foi concedido um penhor financeiro sobre a totalidade das ações representativas do capital social da TAP S.A. e da Portugalia a favor do Estado Português.

Na sequência da verificação de diversas condições precedentes previstas nos Contratos, no dia 2 de outubro de 2020 ocorreu:

- (i) A aquisição, por parte do Estado Português, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, de participações sociais, de direitos económicos e de uma parte das prestações acessórias detidas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, passando o Estado Português a deter o controlo efetivo sobre 72,5% do capital social da TAP SGPS, sobre igual percentagem de direitos económicos na TAP SGPS e sobre uma parte das prestações acessórias realizadas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS; e
- (ii) A amortização da quota detida pela HPGB na Atlantic Gateway, contra o recebimento de ações representativas de 22,5% do capital social e dos direitos de voto da TAP SGPS e de uma parte das prestações acessórias realizadas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, deixando a Atlantic Gateway de ser acionista da TAP SGPS e passando a HPGB a deter uma participação direta na TAP SGPS.

Neste contexto, a estrutura acionista da TAP SGPS passou a decompor-se conforme se segue:

- A República titular de 750.000 ações ordinárias, representativas de 50% do capital social e dos direitos de voto da TAP SGPS;
- O Estado Português, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, titular de 337.500 ações ordinárias, representativas de 22,5% do capital social, dos direitos de voto e dos direitos económicos da TAP SGPS;
- A HPGB titular de 337.500 ações ordinárias, representativas de 22,5% do capital social, dos direitos de voto e dos direitos económicos da TAP SGPS;
- Um conjunto de acionistas com um total de 75.000 ações ordinárias, representativas de 5% do capital social, dos direitos de voto e dos direitos económicos da TAP SGPS.

Em 24 de maio de 2021 o Estado Português, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, realizou um aumento de capital na TAP S.A. no montante de 462 milhões de Euros.

Na sequência do referido aumento de capital, a estrutura acionista da TAP S.A. passou a detalhar-se da seguinte forma:

- A República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, passou a deter 91,8% das ações representativas do capital social e dos direitos de voto; e

- A TAP SGPS passou a deter 8,2% das ações representativas do capital social e dos direitos de voto da TAP S.A.

No dia 31 de agosto de 2021, a data de reembolso do Contrato de Financiamento foi prorrogada de 1 de setembro de 2021 para 31 de dezembro de 2021, em caso de não adoção de decisão final pela Comissão Europeia sobre o auxílio à reestruturação ao Grupo TAP até aquela data.

Na sequência das aprovações pela Comissão Europeia, em 21 de dezembro de 2021, de auxílios de Estado para (i) a reestruturação do Grupo TAP e (ii) para a compensação de prejuízos sofridos pela TAP S.A. em resultado da pandemia COVID-19, no dia 30 de dezembro de 2021, foram aprovadas, em Assembleia Geral Extraordinária da TAP S.A. e submetidas a registo junto da Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, as seguintes operações societárias (“Operações”):

- a) O aumento do capital social da TAP S.A. de 503.500.000 Euros para 657.853.400 Euros, subscrito integralmente pela TAP SGPS, através da conversão de prestações suplementares, no valor total de 154.353.400 Euros;
- b) A redução do seu capital social para 0 Euros, para cobertura parcial de prejuízos;
- c) O aumento do seu capital social de 0 Euros para 1.794.544.230 Euros, subscrito integralmente pela República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, sendo o montante de 1.258.544.230 Euros realizado exclusivamente por entradas em espécie, por conversão de créditos da República Portuguesa sobre a TAP S.A. (o qual representa o valor do financiamento acrescido dos juros incorridos até à data da conversão), e o montante de 536.000.000 Euros, realizado por entradas em dinheiro;
- d) A redução do seu capital social de 1.794.544.230 Euros para 904.327.865 Euros, para cobertura parcial de prejuízos.

Em virtude destas Operações, a TAP S.A. passou a ter como acionista único e direto a República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, não se alterando materialmente o controlo exercido sobre a TAP S.A., na medida em que a República Portuguesa já era o beneficiário efetivo da TAP S.A.

As presentes demonstrações financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2021, aprovadas em reunião do Conselho de Administração de 25 de maio de 2022, foram preparadas com o objetivo de apresentação aos diversos *stakeholders*.

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



## Plano de Reestruturação em curso do Grupo TAP – Auxílio de Estado

No âmbito da decisão da Comissão Europeia de 10 de junho de 2020 que autorizou a concessão de um auxílio de Estado a favor da acionista única da TAP S.A. a essa data, a TAP SGPS, sob a forma de um empréstimo, no montante de 1,2 mil milhões de Euros (“Decisão da Comissão Europeia”), e do Contrato de Financiamento que concretizou a concessão do referido auxílio de Estado ao Grupo TAP, previa-se a possibilidade de a data de reembolso do empréstimo concedido ao Grupo TAP, inicialmente fixada em 10 de dezembro de 2020, ser prorrogada caso o Estado Português submetesse um Plano de Reestruturação do Grupo TAP (“Plano de Reestruturação” ou “Plano”) à Comissão Europeia até essa data, i.e. no prazo de 6 (seis) meses contados da data da Decisão da Comissão Europeia.

Nesse contexto, o Estado Português submeteu à Comissão Europeia, no dia 10 de dezembro de 2020, um projeto de Plano de Reestruturação com vista à sua discussão e aprovação.

No âmbito da preparação do Plano de Reestruturação que envolveu as áreas chave do Grupo TAP, foi criado um *steering committee* tendo sido contratada uma consultora estratégica para auxiliar a TAP SGPS na elaboração do Plano.

O Plano de Reestruturação apresentado incorporou uma transformação significativa da operação da TAP S.A, de forma a garantir a sua viabilidade económica em 2023 e sustentabilidade em 2025. Esta reestruturação engloba medidas de melhoria de eficiência operacional, um redimensionamento da frota e de redução de despesas com pessoal.

O projeto de Plano de Reestruturação apresentado tem como objetivos assegurar a sobrevivência e a sustentabilidade do Grupo TAP, a manutenção de cerca de 7 (sete) mil postos de trabalho diretos, bem como a preservação de todo o ecossistema de fornecedores do Grupo TAP, garantindo que o mesmo continua a contribuir para a economia portuguesa.

O projeto de Plano de Reestruturação assenta em quatro eixos: (i) foco no *core business*; (ii) ajustamento da capacidade (dimensionamento de frota e otimização de rede); (iii) otimização dos custos operacionais (negociação de locações, revisão de custos com terceiros e ajuste dos custos laborais); e (iv) melhoria da receita (receitas de passageiros e outras receitas). Todas estas iniciativas visam atingir o equilíbrio do fluxo de caixa e, conseqüentemente, balancear a estrutura de capital do Grupo TAP.

No âmbito da preparação do Plano de Reestruturação, foram utilizadas as projeções atualizadas à data de entidades de referência do setor, nomeadamente as projeções da IATA, considerando a sua maior adequação à realidade operacional da TAP S.A., com um modelo de negócio alicerçado em voos de conexão e operação de longo curso, sem, no entanto, descurar as projeções do Eurocontrol (em conjunto, as “Projeções”). Estas Projeções indicavam que os números da atividade de 2019 só seriam

atingidos novamente em 2025, estimando-se uma recuperação da operação de 50% em 2021 por comparação com a operação de 2019.

Neste âmbito, e na perspetiva de ajustamento da sua capacidade, o projeto de Plano de Reestruturação apresentado à Comissão Europeia assume como objetivo reduzir a frota do Grupo TAP para 88 aeronaves, um número de aviões superior aos 75 aviões que compunham a sua frota em 2015.

Ao nível da otimização dos custos operacionais, previa-se 1,3 mil milhões de Euros decorrentes de negociações relacionadas com frota, bem como 200 a 225 milhões de Euros por ano em negociações com outros fornecedores operacionais do Grupo TAP. Do ponto de vista de custos laborais, previu-se o redimensionamento das operações do Grupo TAP, através, entre outros, da implementação de medidas voluntárias, como rescisões por mútuo acordo, trabalho a tempo parcial e licenças não remuneradas de longo prazo, sem prejuízo de outros mecanismos adicionais, além de uma redução dos salários dos trabalhadores do Grupo TAP.

Estes ajustamentos à capacidade, à frota e ao quadro de pessoal farão com que o Grupo TAP, e em particular a TAP S.A., possam ter uma dimensão apta a responder à retoma assim que a mesma acontecer, mantendo a liderança no *hub* de Lisboa e a sua estratégia de conexão entre a Europa, as Américas e África.

No quadro dos trabalhos relacionados com o processo de preparação do Plano de Reestruturação, foi aprovada a 22 de dezembro de 2020, uma Resolução do Conselho de Ministros que declarou a TAP S.A. (bem como a Portugália e a Cateringpor – Catering de Portugal, S.A.) em situação económica difícil, atribuindo a essa declaração os efeitos previstos na legislação aplicável, nomeadamente a redução de condições de trabalho e a não aplicação ou a suspensão, total ou parcial, das cláusulas dos acordos de empresa ou dos instrumentos de regulamentação coletiva aplicáveis, com estabelecimento do respetivo regime sucedâneo (Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2021, de 22 de dezembro de 2020, regulamentada através do Despacho n.º 818-A/2021, de 14 de janeiro de 2021). O estatuto de situação económica difícil atribuído à TAP S.A. (e à Portugália e Cateringpor – Catering de Portugal, S.A.) foi renovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 185/2021, de 29 de dezembro de 2021, com efeitos até 31 de dezembro de 2022.

Em conformidade com esta determinação, foi desenvolvido logo em dezembro de 2020, um processo de negociação conjunta, entre sindicatos, administração e Governo Português, tendo em vista a celebração dos denominados “Acordos de Emergência”, procurando-se encontrar uma solução consensual sobre o caminho para viabilizar a reestruturação e a recuperação da TAP S.A. Este processo concluiu-se favoravelmente, tendo todos os sindicatos que representam uma vasta maioria dos trabalhadores da TAP S.A. ratificado os acordos de emergência negociados (“Acordos de Emergência”). Os Acordos de Emergência entraram em vigor no dia 1 de março de 2021, permitindo, sem prejudicar as métricas

propostas no âmbito do Plano de Reestruturação, a proteção de um maior número de postos de trabalho, quando comparado com o regime sucedâneo. Os colaboradores da TAP S.A. não sindicalizados beneficiaram de um regime sucedâneo em tudo igual aos Acordos de Emergência em vigor no seu grupo profissional.

Em paralelo, entre fevereiro e junho de 2021, a TAP S.A. desenvolveu um conjunto de medidas laborais de adesão voluntária para os colaboradores da TAP S.A., que contemplou rescisões por mútuo acordo, reformas antecipadas, pré-reformas, trabalho a tempo parcial e licenças sem vencimento. Como consequência das referidas medidas voluntárias, a meta inicial de redimensionamento do Plano de Reestruturação pôde ser ajustada em baixa e permitiu que o número de trabalhadores elegível para medidas unilaterais fosse reduzido para 124 trabalhadores (ou seja menos cerca de 94% face ao número inicial previsto e imposto pelo Plano de Reestruturação). A continuação da execução do Plano de Reestruturação conduziu a que, em 8 de julho de 2021, a TAP S.A. tivesse iniciado um procedimento de despedimento coletivo envolvendo estes 124 trabalhadores, o qual seguiu os seus trâmites de acordo com um calendário indicativo.

Com estas medidas, a TAP S.A. obteve o compromisso de vários sindicatos nos Acordos de Emergência indo ao encontro dos objetivos de custos laborais incluídos no Plano de Reestruturação.

Numa fase inicial do despedimento coletivo, a TAP S.A. continuou a oferecer aos trabalhadores visados condições semelhantes às das fases voluntárias para os trabalhadores que optassem por reconsiderar a sua decisão anterior de não aderir às medidas voluntárias, e manteve a possibilidade de candidatura às restantes vagas na Portugalia e outras vagas na TAP S.A. que foram surgindo de acordo com as necessidades da Empresa, tendo estas iniciativas reduzido o número de trabalhadores para 62 com saídas unilaterais em processo de despedimento coletivo.

No contexto do auxílio de Estado à TAP S.A., aprovado pela Comissão Europeia por decisão de 23 de abril de 2021, a título de compensação de danos COVID-19 verificados durante o período de 19 de março a 30 de junho de 2020, como já referido, foi realizado em 24 de maio de 2021 um aumento de capital da TAP S.A., mediante a realização de uma entrada em dinheiro, no montante de 462.000.000 Euros, pela República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, e a subscrição, pela mesma, de 92.400.000 novas ações ordinárias representativas do capital social da Empresa, com o valor nominal unitário de 5,00 Euros. Na sequência do referido aumento de capital, o capital social da TAP S.A. foi aumentado de 41.500.000 Euros para 503.500.000 Euros, passando a República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, a ter uma participação social representativa de cerca de 92% da TAP S.A., continuando os remanescentes cerca de 8,2% do capital social da TAP S.A. a ser detidos diretamente pela TAP SGPS. Conforme referido acima, esta estrutura acionista manteve-se até ao dia 30 de dezembro de 2021, data em que a República Portuguesa passou a ser acionista única da TAP S.A. por força das Operações.

Na sequência das interações com a Comissão Europeia, a 10 de junho de 2021, o Estado Português atualizou o Plano de Reestruturação submetido inicialmente em 10 de dezembro de 2020, tendo notificado à Comissão Europeia um auxílio à reestruturação de 3,2 mil milhões de Euros, com o objetivo de financiar um Plano de Reestruturação do Grupo TAP, que estabelece o pacote de medidas para racionalizar as operações da TAP S.A. e para a redução de custos (nos termos do qual, por exemplo, se prevê que a TAP, S.A. reduzirá a sua frota, racionalizará a sua rede e se adaptará à procura reduzida antes de 2023).

No dia 16 de julho de 2021, a Comissão Europeia aprovou as seguintes duas decisões autónomas:

(i) Re-aprovação do auxílio de emergência de 1,2 mil milhões de Euros

A Comissão Europeia decidiu re-aprovar o empréstimo de emergência de 1,2 mil milhões de Euros à TAP SGPS, que já havia anteriormente aprovado por decisão de 10 de junho de 2020, especificando a fundamentação para a aprovação do auxílio (relacionada com a situação do Grupo TAP e dos seus acionistas em junho de 2020), conforme exigido nos termos do acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 19 de maio de 2021 (processo T465/20), que anulou a decisão inicial de auxílio de emergência, suspendendo simultaneamente os efeitos da anulação até à adoção de uma nova decisão pela Comissão Europeia.

Por conseguinte, esta nova decisão da Comissão Europeia confirma a anterior decisão desta autoridade de 10 de junho de 2020, que entendeu que o referido auxílio de emergência de 1,2 mil milhões de Euros era compatível com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e de acordo com os requisitos das Orientações da Comissão Europeia relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade.

(ii) Plano de Reestruturação do Grupo TAP

A Comissão Europeia decidiu dar início a um procedimento de investigação aprofundada para complementarmente avaliar a conformidade do Plano de Reestruturação proposto e do correspondente auxílio com as condições estabelecidas nas Orientações da Comissão Europeia relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade.

Na sequência das interações com a Comissão Europeia ocorridas após a data da referida decisão da Comissão Europeia, nomeadamente no que diz respeito à obtenção de informação adicional, em 16 de novembro de 2021, o Estado Português atualizou o Plano de Reestruturação submetido em 10 de junho de 2021, o qual apresenta um *update* das projeções financeiras / análises de sensibilidade para o período da reestruturação (até ao ano de 2025), bem como a inclusão dos anos de 2026 e 2027, as

quais incorporaram as perspetivas mais recentes do fluxo de transporte aéreo, bem como do preço de *jet fuel* e da taxa de inflação, o que gerou um aumento estimado de receitas e custos para o período de reestruturação até 2025, não existindo variações significativas ao nível dos resultados operacionais.

Esta atualização do Plano de Reestruturação do Grupo TAP, incluindo adicionalmente os anos de 2026 e 2027, foi aprovada pelo Conselho de Administração da TAP SGPS e da TAP S.A em 3 de novembro de 2021.

Tendo por base a investigação aprofundada por parte da Comissão Europeia e das observações das partes interessadas e do Estado Português, a Comissão Europeia aprovou o Plano de Reestruturação do Grupo TAP em 21 de dezembro de 2021 (“Plano de Reestruturação Aprovado”), no quadro das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais que se destinam a vigorar até 31 de dezembro de 2025, o qual se encontra a ser implementado pelo Grupo TAP.

Mais concretamente, a Comissão avaliou o Plano de Reestruturação, que define um pacote de medidas para racionalizar as operações do Grupo TAP e reduzir os custos. O plano prevê uma divisão das atividades em i) companhias aéreas TAP S.A. e Portugália (que serão apoiadas e reestruturadas) e ii) perímetro de ativos não essenciais a alienar ou liquidar durante a reestruturação, nomeadamente a Groundforce, TAP M&E Brasil e Cateringpor. Além disso, a TAP SGPS e a TAP S.A. ficarão inibidas de efetuar quaisquer aquisições e reduzirão a frota até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes que estimam que a procura não irá recuperar antes de 2023 devido à pandemia de coronavírus. Adicionalmente, a TAP S.A. disponibilizará até 18 *slots* por dia no aeroporto de Lisboa a uma transportadora concorrente sendo que a Comissão Europeia considera relevante que o compromisso de transferência de *slots* não comprometa a viabilidade da TAP S.A.

Nesta base, a Comissão Europeia concluiu que o auxílio à reestruturação está em conformidade com as regras da União Europeia, tendo sido considerado que o Plano de Reestruturação Aprovado se apresenta como realista, coerente e credível, de forma a atingir o objetivo de garantir a viabilidade a médio/longo prazo e solucionar os problemas de liquidez e de insolvência do Grupo TAP.

O apoio estatal aprovado pela Comissão Europeia ascende ao valor total de 3,2 mil milhões de Euros, detalhado conforme segue:

- 2,55 mil milhões de Euros referente a medidas de apoio de reestruturação para permitir o regresso à viabilidade do Grupo TAP S.A., incluindo a conversão do empréstimo de emergência de 1,2 mil milhões de Euros em capital próprio, encontrando-se 990 milhões de Euros que a TAP S.A. poderá utilizar a partir de 2022;

- 640 milhões de Euros de auxílio a título de compensação de danos COVID-19 verificados durante os anos de 2020 e 2021 entre 1 de julho de 2020 e 30 de junho de 2021.

No dia 28 de dezembro de 2021 foi efetivada a transmissão das ações detidas pela HPGB representativas de 22,5% do capital social da TAP SGPS para a Direção-Geral do Tesouro e Finanças, ficando esta última com uma participação de 45% no capital social da TAP SGPS.

Em 29 de dezembro de 2021 e na sequência do Plano de Reestruturação Aprovado, o Conselho de Administração da TAP SGPS decidiu liquidar a subsidiária TAP M&E Brasil, tendo essa comunicação sido formalizada junto dos principais *stakeholders* em janeiro de 2022.

No dia 30 de dezembro de 2021, a TAP SGPS deixou de deter qualquer participação no capital da TAP S.A. e esta última passou a ter a República Portuguesa como acionista única. Assim, quaisquer referências ao Grupo TAP feitas acima no pressuposto de que a TAP S.A. integra esse Grupo, deverão ser lidas na aceção económica do conceito de Grupo.

## Impacto pandemia COVID-19

A Organização Mundial de Saúde declarou, em 11 de março de 2020, a existência de uma Pandemia relacionada com a doença do novo coronavírus (COVID-19), em resultado da qual tem vindo a ser estabelecido, nos mercados onde a Portugalia opera, um conjunto de medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica da COVID-19 com a imposição de restrições adicionais à atividade económica nesses mercados. O Balanço da Empresa e os resultados dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020, foram impactados significativamente pelos efeitos da pandemia COVID-19.

### 1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

A evolução dos principais indicadores operacionais no exercício de 2021 face a 2020 e 2019 são detalhados conforme segue:

Indicadores operacionais	dez/21	dez/20	dez/19	Variação			
				Abs.21-20	Abs.21-19	% 21-20	% 21-19
Total Flights	13.907	9.776	24.740	4.131	-10.833	+42,3%	-43,8%
Block Hours	31.307	20.323	44.334	10.984	-13.027	+54,0%	-29,4%
Utilização média diária da aeronave	6,62	6,52	9,92	0,1	-3	+1,5%	-33,3%

A quebra de atividade verificada a partir de março de 2020 em resultado da pandemia de COVID-19, impactou significativamente a performance da Empresa nos restantes meses do exercício de 2020 e durante o exercício de 2021, tendo sido significativamente afetada pelas medidas de contenção adotadas pelas autoridades nacionais e internacionais que se refletiram numa acentuada quebra na

procura e levaram o Grupo TAP a diminuir a sua capacidade operacional, traduzindo-se numa deterioração da atividade ao longo dos anos de 2020 e 2021.

Não obstante, em função da retoma parcial da atividade, no exercício de 2021, o número de voos aumentou 42,3%, a Empresa aumentou em 54,0% as *Block-Hours* operadas e registou uma utilização média diária da aeronave superior em 1,5%, comparativamente com o exercício de 2020.

### 1.1.2 Impacto nos indicadores financeiros

A evolução dos principais indicadores financeiros no exercício findo a 31 de dezembro de 2021 e 2020, são detalhados como segue:

Indicadores financeiros	dez/21	dez/20	dez/19	Variação			
				Valor 21-20	Valor 21-19	% 21-20	% 21-19
<b>Dados demonstração dos resultados</b>							
Rendimentos operacionais	94.715.606	86.910.135	120.388.848	7.805.471	-25.673.242	+9,0%	-21,3%
EBITDA *	-10.622.349	-11.033.960	-3.355.078	411.611	-7.267.271	n.a.	+216,6%
<i>Margem EBITDA</i>	-11,2%	-12,7%	-2,8%	+1,5p.p.	-8,4p.p.		
Resultado operacional (EBIT)	-49.445.951	-17.548.198	-11.062.865	-31.897.753	-38.383.086	+181,8%	+347,0%
<i>EBIT margin</i>	-52,2%	-20,2%	-9,2%	-32,0p.p.	-43,0p.p.		
<b>Dados demonstração dos fluxos de caixa</b>							
Fluxos das atividades operacionais	-588.966	4.170.903	-10.506.295	-4.759.869	9.917.329	-114,1%	-94,4%
Fluxos das atividades de investimento	327.081	373.306	3.708.817	-46.225	-3.381.736	-12,4%	-91,2%
Fluxos das atividades de financiamento	-2.991.773	4.918.936	6.341.677	-7.910.709	-9.333.450	-160,8%	-147,2%
	dez/21	dez/20	dez/19	Variação			
				Valor 21-20	Valor 21-19	% 21-20	% 21-19
<b>Dados posição financeira</b>							
Total do ativo	46.046.224	79.589.280	80.510.075	-33.543.056	-34.463.851	-42,1%	-42,8%
Total do passivo	133.991.375	117.344.507	94.414.853	16.646.868	39.576.522	+14,2%	+41,9%
Total do capital próprio	-87.945.151	-37.755.227	-13.904.778	-50.189.924	-74.040.373	+132,9%	+532,5%

\* EBITDA = Resultados Operacionais + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade.

A performance financeira no exercício de 2020 foi severamente impactada pela redução de atividade a partir de março de 2020 em resultado da pandemia COVID-19. Em 2021 registou-se um aumento dos rendimentos operacionais totais em 9,0% face ao exercício de 2020 em virtude da retoma parcial da atividade. O EBITDA apresentou uma melhoria de 411,6 milhões de Euros mas o Resultado Operacional (EBIT) apresentou uma variação negativa em 31,9 milhões de Euros, em resultado da imparidade sobre o Goodwill registada em 2021.

No que respeita à evolução dos fluxos de caixa, verifica-se uma variação negativa de 4,8 milhões de Euros nos fluxos de caixa operacionais, resultante, essencialmente, do aumento dos pagamentos a fornecedores. Os fluxos de caixa de investimento durante o exercício de 2021 encontram-se em linha com o exercício de 2020. No que respeita aos fluxos de caixa de financiamento verifica-se uma variação de 7,9 milhões de Euros em resultado da diminuição das necessidades de financiamento obtido junto da TAP SGPS.

### **1.1.3 Impacto nas principais estimativas**

O impacto da pandemia COVID-19 nas principais estimativas do Conselho de Administração, apresenta-se abaixo detalhadamente.

É entendimento do Conselho de Administração da Empresa que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2021, encontra-se refletida nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia em 21 dezembro de 2021.

#### **Outras provisões (Nota 18)**

A Empresa mantém registadas provisões para diversas contingências, procedendo a Administração à avaliação regular dos critérios usados na mensuração das mesmas.

#### **Perdas por imparidade de ativos correntes (Notas 10, 11 e 13)**

A Empresa mantém registadas provisões para perdas por imparidade de alguns ativos correntes, procedendo a Administração à avaliação regular dos critérios usados na mensuração das mesmas.

#### **Impostos Diferidos (Nota 9)**

A Empresa reconhece os impostos diferidos nos termos da NCRF 25 – Impostos sobre o rendimento, procedendo ao registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais sempre que seja possível aferir sobre a sua recuperabilidade nos termos legais.

Em resultado da pandemia COVID-19, em junho de 2020 foram aprovadas um conjunto de alterações à legislação fiscal no âmbito do Plano de Estabilização Económica e Social, nomeadamente no que respeita ao prazo de caducidade e percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021, bem como o aumento do prazo de caducidade para mais 2 anos referentes aos prejuízos fiscais gerados antes de 2020.

Em resultado dos efeitos do COVID-19 na atividade da Empresa, no decorrer do exercício de 2021 foram apurados prejuízos fiscais estimados de 12,4 milhões de Euros, para os quais não foram reconhecidos os respetivos ativos por impostos diferidos tendo em consideração a sua magnitude e a extensão do horizonte temporal para efeitos da recuperação dos mesmos.



## Perdas por imparidade de ativos não correntes (Nota 6)

Em 31 de dezembro de 2021, os ativos não correntes foram sujeitos a testes de imparidade nos termos da NCRF 12.

A declaração de pandemia pela Organização Mundial de Saúde resultou num conjunto de limitações à mobilidade das populações, a que se acresceram os efeitos económicos e sociais da própria pandemia, resultando numa forte diminuição das atividades desenvolvidas pela Empresa, entendendo a Administração que existe a necessidade de realizar os respetivos testes de imparidade dos ativos não correntes.

O valor recuperável dos referidos ativos é apurado tendo com base em modelos de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos cash-flows associados à atividade operacional da Empresa, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo.

Consequentemente, e tendo em consideração o Plano de Reestruturação Aprovado, contendo um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e nível de atividade e performance operacional, que enquadram a conjuntura atual decorrente da incerteza associada à evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, o mesmo esteve na base da análise da recuperabilidade dos não correntes efetuada pela Administração da Empresa em 31 de dezembro de 2021.

É entendimento do Conselho de Administração da Empresa que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2021, encontra-se refletida nas projeções embutidas no teste de imparidade realizado, o qual resultou no registo de uma perda de imparidade da totalidade do *goodwill*.

### 1.1.4 Medidas mitigatórias do efeito da pandemia do COVID-19

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, e na mesma linha de ação seguida desde o início da pandemia COVID-19, a Empresa adotou medidas de proteção de liquidez, nomeadamente suspensão ou adiamento de investimentos não críticos, renegociação de contratos, corte de despesas acessórias e ajustamento do quadro do pessoal, bem como a manutenção do regime de *layoff*.

## **Layoff**

O ano de 2021 iniciou-se com a gestão da evolução da situação epidemiológica, com a 3ª vaga da pandemia, em Portugal e no mundo, com os efeitos adjacentes ao nível sanitário, humanitário, operacional e económico.

As restrições temporárias de todas as viagens não essenciais para fora do país, bem como a proibição e suspensão de voos nas ligações aéreas entre Portugal e alguns países, provocaram elevados e acrescidos constrangimentos à atividade da PGA.

Neste cenário, com a redução abrupta da receita e da atividade da Empresa, entendeu o Conselho de Administração recorrer ao *Layoff* clássico, nos termos dos artigos 298.º e seguintes do Código do Trabalho.

Este é um dos mecanismos de apoio ao dispor de empresas em situação económica difícil e decorreu em paralelo com o Plano de Reestruturação em vigor.

A adesão deste regime a 1 de março de 2021 foi prolongada até 12 meses, tendo essa avaliação sido efetuada mensalmente e individualmente, de acordo com as necessidades da Empresa.

### **1.1.5. Continuidade das operações**

A Administração da Empresa entende que a preparação das demonstrações financeiras da Portugalia em 31 de dezembro de 2021 deve ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo por base (i) o Plano de Reestruturação Aprovado (Nota introdutória) o qual perspetiva um crescimento gradual da atividade, (ii) o apoio financeiro acionista já realizado por parte do Estado Português à TAP S.A. (no valor total de 2.198 milhões de Euros) e por realizar (no valor de 990 milhões de Euros), constantes do Plano de Reestruturação Aprovado (Nota Introdutória), com o propósito fundamental de assegurar a sustentabilidade financeira e económica, viabilidade e continuidade das operações da TAP S.A, sendo a receita da Portugalia relacionada com o tráfego aéreo totalmente dependente da TAP S.A. (Nota introdutória), bem como (iii) as perspetivas de alienação da Empresa por parte da acionista única TAP SGPS à TAP S.A. decorrente da aprovação do Plano de Reestruturação, e (iv) a capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

O Conselho de Administração considera que o elevado grau de incerteza resultante da Guerra no Ucrânia, conforme referido na Nota 37, não permite a determinação dos possíveis impactos na atividade da Empresa em 2022, considerando que o principal efeito à data de aprovação das demonstrações financeiras poderá advir do preço do *jet fuel*. Adicionalmente, a Empresa encontra-se a monitorizar os impactos decorrentes da evolução da pandemia COVID-19 no setor do transporte aéreo, nomeadamente

quanto aos cenários de um eventual agravamento, o que se afigura atualmente mais improvável face ao comportamento da pandemia nos últimos meses.

Tendo em consideração o referido acima, 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, independentemente do impacto a gerar na atividade operacional da Empresa decorrente dos riscos acima descritos.

Importa ainda referir que a sustentabilidade e viabilidade financeira e económica da Empresa a médio prazo se encontra dependente do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado até ao ano de 2025, bem como da gestão dos riscos de execução do Plano de Reestruturação decorrentes, entre outros fatores, da evolução da pandemia COVID-19 e do conflito no Leste da Europa na atividade operacional futura da Empresa. A Administração encontra-se a acompanhar, de forma atenta e diligente, a atual situação de incerteza associada aos referidos fatores e irá definir/ajustar a sua estratégia comercial aos impactos decorrentes da atual situação, caso necessário.

Por último, salienta-se que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem alterar a avaliação da continuidade das operações a cada data de fecho de exercícios futuros.

## **2. Resumo das principais políticas contabilísticas**

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras estão descritas abaixo.

### **2.1. Base de Preparação**

Estas demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do Sistema de Normalização Contabilística ("SNC"), emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2021.

O Conselho de Administração procedeu à avaliação da capacidade de a Empresa operar em continuidade, tendo em consideração toda a informação relevante, factos e circunstâncias, de natureza financeira, comercial ou outra, incluindo acontecimentos subsequentes à data de referência das demonstrações financeiras, disponíveis sobre o futuro, conforme divulgado na Nota 37. Em resultado da avaliação efetuada, o Conselho de Administração, e apesar de, em 31 de dezembro de 2021, a Empresa apresentar um capital próprio negativo de 86.255.871 Euros, situação que determina a aplicação do disposto nos artigos 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, concluiu que a Empresa dispõe de recursos adequados para manter as suas operações, não havendo intenção de cessar as suas

atividades no curto prazo, pelo que considerou adequado o uso do pressuposto da continuidade das operações na preparação das demonstrações financeiras.

Na preparação das demonstrações financeiras, em conformidade com o SNC, o Conselho de Administração recorreu ao uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos com impacto no valor de ativos e passivos e no reconhecimento de rendimentos e gastos de cada período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As principais asserções que envolvem um maior nível de julgamento ou complexidade, ou os pressupostos e estimativas mais significativas para a preparação das referidas demonstrações financeiras, estão divulgados na Nota 3.

## **2.2. Derrogação das disposições do SNC**

Não existiram, no decorrer do exercício a que respeitam estas demonstrações financeiras, quaisquer casos excecionais que implicassem diretamente a derrogação de qualquer disposição prevista pelo SNC.

## **2.3. Comparabilidade das demonstrações financeiras**

Os valores constantes das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 são comparáveis em todos os aspetos significativos com os valores do exercício de 2020.

## **2.4. Participações financeiras**

Os investimentos representativos de partes de capital encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das perdas por imparidade, quando estas se verificarem, nas situações em que a empresa não tem controlo ou influência significativa, uma vez que o justo valor não se consegue determinar com fiabilidade.

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

Os dividendos recebidos são registados como ganhos relativos a partes de capital, quando atribuídos, relativamente aos investimentos nos quais a empresa não tem controlo nem influência significativa.

## 2.5. Conversão cambial

### → Moeda funcional e de apresentação

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

### → 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 de relato, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração dos resultados, na rubrica de juros e gastos/rendimentos similares suportados/obtidos.

### → Cotações utilizadas

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

Moeda	2021	2020
USD	1,1326	1,2271
CHF	1,0331	1,0802
GBP	0,8403	0,8990
BRL	6,3101	6,3735

## 2.6. Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis, são apresentados ao custo de aquisição deduzido de depreciações e perdas por imparidade. O custo de aquisição inclui todos os dispêndios diretamente atribuíveis à aquisição dos bens.

Os custos subsequentes, nomeadamente com renovações de frota e manutenção estrutural, são incluídos no custo de aquisição do bem sempre que é provável que benefícios económicos futuros fluirão para a Empresa. Os demais encargos com manutenção corrente são reconhecidos como um gasto no período em que são incorridos.

As depreciações são calculadas sobre o custo de aquisição, sendo utilizado o método das quotas constantes por duodécimos, utilizando-se as taxas que melhor refletem a sua vida útil estimada, como segue:

	<b>Anos de vida útil</b>	<b>Valor residual</b>
Edifícios e outras construções	20-50	-
Equipamento básico:		
Equipamento de voo:		
Frota aérea	16	10%
Frota aérea em regime de locação financeira	16	10%
Reatores de reserva e sobressalentes	16	10%
Reatores de reserva em regime de locação financeira	16	10%
Outro equipamento básico	7-16	0-10%
Equipamento de transporte	4-10	-
Ferramentas e utensílios	8-16	0-10%
Equipamento administrativo	5-16	-
Outros ativos fixos tangíveis	10	-

Os valores residuais dos ativos e as respectivas vidas úteis são revistos e ajustados prospectivamente, se necessário, na data do balanço. Se a quantia escriturada é superior ao valor recuperável do ativo, procede-se ao seu reajustamento para o valor recuperável estimado mediante o registo de perdas por imparidade.

Os ganhos ou perdas, provenientes do abate ou alienação, são determinados pela diferença entre os recebimentos das alienações, deduzidos dos custos de transação, e a quantia escriturada do ativo, e são reconhecidos na demonstração dos resultados, como outros rendimentos ou outros gastos.

## 2.7. Propriedades de investimento

As propriedades de investimento são imóveis (terrenos, edifícios ou partes de edifícios) detidos com o objetivo de valorização do capital, obtenção de rendas, ou ambas. As propriedades de investimento são inicialmente mensuradas pelo seu custo, sendo subsequentemente valorizadas de acordo com o modelo do justo valor, o qual é aplicado a todos os ativos classificados como propriedades de investimento.

O justo valor das propriedades de investimento é determinado com base em avaliações efetuadas por avaliadores externos tendo em consideração as condições da sua utilização ou o melhor uso, consoante se encontre arrendado ou não.

## 2.8. Goodwill

O *goodwill* representa o excesso do custo de aquisição face ao justo valor dos ativos, passivos e passivos contingentes identificáveis na data de aquisição.

Conforme previsto na NCRF 14, o *goodwill* encontra-se sujeito a amortização por um período de 10 anos e a testes de imparidade caso sejam identificados indicadores de imparidade. As perdas por imparidade relativas ao *goodwill* não podem ser revertidas.

## **2.9. Ativos intangíveis**

Os ativos intangíveis encontram-se registados ao custo de aquisição deduzido de amortizações e perdas por imparidade, pelo método das quotas constantes.

## **2.10. Imparidade de ativos não financeiros**

Os ativos não financeiros são sujeitos a testes de imparidade sempre que eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que o valor pelo qual se encontram escriturados possa não ser recuperável.

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contabilístico dos ativos, a Empresa avalia se a situação de perda assume um carácter permanente e definitivo, e se sim regista a respetiva perda por imparidade. Nos casos em que a perda não é considerada permanente e definitiva, é feita a divulgação das razões que fundamentam essa conclusão.

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, sendo registada, na demonstração dos resultados, exceto relativamente ao *goodwill* cujas perdas por imparidade não são recuperáveis. 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.

## **2.11. Ativos financeiros**

O Conselho de Administração determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial de acordo com a NCRF 27 – Instrumentos financeiros.

Os ativos financeiros podem ser classificados/mensurados como:

- (a) Ao custo ou custo amortizado menos qualquer perda por imparidade; ou
- (b) Ao justo valor com as alterações de justo valor a ser reconhecidas na demonstração de resultados.

A Empresa classifica e mensura ao custo ou ao custo amortizado, os ativos financeiros: i) que em termos de prazo sejam à vista ou tenham maturidade definida; ii) cujo retorno seja de montante fixo, de taxa de juro fixa ou de taxa variável correspondente a um indexante de mercado; e iii) que não possuam nenhuma cláusula contratual da qual possa resultar a perda do valor nominal e do juro acumulado.

Para os ativos registados ao custo amortizado, os juros obtidos a reconhecer em cada período são determinados de acordo com o método da taxa de juro efetiva, que corresponde à taxa que desconta exatamente os recebimentos de caixa futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro.

São registados ao custo ou custo amortizado os ativos financeiros que constituem empréstimos concedidos, contas a receber (clientes, outros devedores, etc.) e instrumentos de capital próprio bem como quaisquer contratos derivados associados, que não sejam negociados em mercado ativo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

A Empresa classifica e mensura ao justo valor os ativos financeiros que não cumpram com as condições para ser mensurados ao custo ou custo amortizado, conforme descrito acima. São registados ao justo valor os ativos financeiros que constituem instrumentos de capital próprio cotados em mercado ativo, contratos derivados e ativos financeiros detidos para negociação. As variações de justo valor são registadas nos resultados de exercício, exceto no que se refere aos instrumentos financeiros derivados que qualifiquem como relação de cobertura de fluxos de caixa, as quais são registadas diretamente no capital próprio.

A Empresa avalia a cada data de relato financeiro a existência de indicadores de perda de valor para os ativos financeiros que não sejam mensurados ao justo valor através de resultados.

### **Imparidade de ativos financeiros**

Os ativos financeiros são sujeitos a testes de imparidade em cada data de relato. Tais ativos encontram-se em imparidade quando existe uma evidência objetiva de que, em resultado de um ou mais acontecimentos ocorridos após o seu reconhecimento inicial, os seus fluxos de caixa futuros estimados são afetados negativamente.

Para os ativos financeiros mensurados ao custo amortizado, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre o valor líquido contabilístico do ativo e o valor presente dos novos fluxos de caixa futuros estimados descontados à respetiva taxa de juro efetiva original.



Para os ativos financeiros mensurados ao custo, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre o valor líquido contabilístico do ativo e a melhor estimativa do justo valor do ativo.

As perdas por imparidade são registadas em resultados nas rubricas de imparidade, no período em que são determinadas.

Subsequentemente, se o montante da perda por imparidade diminui e tal diminuição pode ser objetivamente relacionada com um acontecimento que teve lugar após o reconhecimento da perda, esta deve ser revertida. A reversão deve ser efetuada até ao limite do montante que estaria reconhecido, caso a perda não tivesse sido inicialmente registada. A reversão de perdas por imparidade é registada em resultados.

### **Desreconhecimento de ativos financeiros**

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

### **2.12. Inventários**

As mercadorias e as matérias-primas, subsidiárias e de consumo encontram-se valorizadas ao mais baixo de entre o custo de aquisição e o valor realizável líquido. O custo de aquisição inclui as despesas incorridas até ao armazenamento, utilizando-se o custo médio ponderado como método de custeio.

Os inventários detidos referem-se, essencialmente, a peças de manutenção de motores e de componentes de aeronaves.

O material recuperado internamente encontra-se valorizado ao custo.

O valor realizável líquido corresponde ao preço de venda estimado deduzido dos custos estimados de acabamento e de comercialização. A diferença entre o custo e o valor realizável líquido, se inferior, é registada na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões).

### **2.13. Clientes e outros créditos a receber**

Os saldos de clientes e outros créditos a receber correntes são, inicialmente, contabilizados ao justo valor e subsequentemente são registados ao custo amortizado, deduzido de perdas por imparidade, necessárias para os colocar ao seu valor realizável líquido esperado.

As perdas por imparidade são registadas quando existe uma evidência objetiva de que a Empresa não receberá os referidos montantes em dívida conforme as condições originais das contas a receber.

#### **2.14. Caixa e equivalentes de caixa**

A rubrica de caixa e depósitos bancários inclui caixa, depósitos bancários e outros investimentos de curto prazo com maturidade inicial até 3 meses, que possam ser imediatamente mobilizáveis sem risco significativo de flutuações de valor. Para efeitos da demonstração de fluxos de caixa esta rubrica inclui também os descobertos bancários, os quais são apresentados no balanço, no passivo corrente, na rubrica de financiamentos obtidos.

#### **2.15. Capital Subscrito**

As ações ordinárias são classificadas no capital próprio. Os gastos diretamente atribuíveis à emissão de novas ações ou outros instrumentos de capital próprio são apresentados como uma dedução, líquida de impostos, ao valor recebido resultante da emissão.

Os gastos diretamente imputáveis à emissão de novas ações ou opções, para a aquisição de um negócio, são incluídos no custo de aquisição, como parte do valor da compra.

#### **2.16. Passivos financeiros**

O Conselho de Administração determina a classificação dos passivos financeiros, na data do reconhecimento inicial de acordo com a NCRF 27 – Instrumentos financeiros.

Os passivos financeiros podem ser classificados/mensurados como:

- (a) Ao custo ou custo amortizado; ou
- (b) Ao justo valor com as alterações de justo valor a ser reconhecidas na demonstração de resultados.

A Empresa classifica e mensura ao custo ou ao custo amortizado, os passivos financeiros: i) que em termos de prazo sejam à vista ou tenham maturidade definida; ii) cuja remuneração seja de montante fixo, de taxa de juro fixa ou de taxa variável correspondente a um indexante de mercado; e iii) que não possuam nenhuma cláusula contratual da qual possa resultar uma alteração à responsabilidade pelo reembolso do valor nominal e do juro acumulado a pagar.

Para os passivos registados ao custo amortizado, os juros a reconhecer em cada período são determinados de acordo com o método da taxa de juro efetiva, que corresponde à taxa que desconta exatamente os fluxos de caixa futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro.

São registados ao custo ou custo amortizado os passivos financeiros que constituem financiamentos obtidos, contas a pagar (fornecedores, outros credores, etc.) e instrumentos de capital próprio bem como quaisquer contratos derivados associados, que não sejam negociados em mercado ativo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

Uma entidade deve desreconhecer um passivo financeiro (ou parte de um passivo financeiro) apenas quando este se extinguir, isto é, quando a obrigação estabelecida no contrato seja liquidada, cancelada ou expire.

#### **2.17. Financiamentos obtidos**

Os passivos remunerados são, inicialmente, reconhecidos ao justo valor, líquido de custos de transação incorridos sendo, subsequentemente, apresentados ao custo amortizado. Qualquer diferença entre os recebimentos (líquidos de custos de transação) e o valor de reembolso é reconhecida na demonstração dos resultados ao longo do período da dívida, utilizando o método da taxa de juro efetiva.

A dívida remunerada é classificada no passivo corrente, exceto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir a liquidação do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do relato financeiro (Nota 20).

#### **2.18. Encargos financeiros com financiamentos**

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

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

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

#### **2.19. Outras dívidas a pagar**

Os saldos de outras dívidas a pagar são, inicialmente, registados ao justo valor sendo, subsequentemente, mensurados ao custo amortizado (Nota 21).

#### **2.20. Imposto sobre o rendimento**

O imposto sobre o rendimento inclui imposto corrente e imposto diferido. O imposto corrente sobre o rendimento é determinado com base nos resultados líquidos, ajustados em conformidade com a legislação fiscal vigente à data de relato.

Os passivos por impostos diferidos são, geralmente, reconhecidos para todas as diferenças temporárias tributáveis, e os ativos por impostos diferidos apenas são reconhecidos quando exista razoável

segurança de que estes poderão vir a ser utilizados na redução do resultado tributável futuro, ou quando existam impostos diferidos passivos cuja reversão seja expectável ocorrer no mesmo período em que os impostos diferidos ativos sejam revertidos. Na data de relato, é efetuada uma revisão desses ativos por impostos diferidos, sendo os mesmos reduzidos sempre que deixe de ser provável a sua utilização futura.

Para determinação do imposto diferido é utilizada a taxa fiscal que se espera estar em vigor no período em que as diferenças temporárias serão revertidas. O montante de imposto a incluir, quer no imposto corrente, quer no imposto diferido, que resulte de transações ou eventos reconhecidos diretamente no capital próprio, é registado diretamente nestas mesmas rubricas. Deste modo, o impacto de alterações na taxa de imposto também é reconhecido no resultado líquido, exceto quando se refere a itens reconhecidos diretamente ao capital próprio, caso em que esse impacto também é reconhecido diretamente no capital próprio.

### **2.21. Benefícios aos empregados**

A PGA constituiu, em 1 de janeiro de 2010, um plano de contribuições definidas para o pessoal navegante técnico (“PNT”). Este plano é gerido pelo Banco Português de Investimento (“BPI”), para o qual a Empresa contribui mensalmente com 6% sobre o ordenado, efetivamente auferido, dos pilotos, 14 vezes por ano. Os empregados efetuam contribuições de 1,5%, podendo, adicionalmente, efetuar contribuições suplementares entre 1% e 5%.

As contribuições efetuadas no âmbito dos planos de contribuição definida são registadas como custo na demonstração dos resultados na data em que as mesmas são devidas. De acordo com estes planos, no caso de o fundo não ter ativos suficientes para pagar a todos os empregados os benefícios relacionados com os serviços prestados no ano corrente e em anos anteriores, o patrocinador não tem a obrigação legal ou construtiva de fazer contribuições adicionais.

Conforme descrito em maior detalhe na Nota 19, a Empresa assumiu o compromisso de pagar, aos seus empregados, prestações pecuniárias a título de prestações de pré-reforma.

As responsabilidades, reconhecidas no balanço, representam o valor atual das obrigações com os benefícios de cessação de emprego definidos, na rubrica de responsabilidades por benefícios pós-emprego, no passivo não corrente.

### **2.22. Provisões**

São reconhecidas provisões sempre que a Empresa tenha uma obrigação legal, contratual ou construtiva, como resultado de acontecimentos passados, seja provável que uma saída de fluxos e/ou de

recursos se torne necessária para liquidar a obrigação e possa ser efetuada uma estimativa fiável do montante da obrigação.

As provisões para processos judiciais em curso são constituídas de acordo com as avaliações de risco efetuadas pela Empresa e pelos seus consultores legais, baseados em taxas de sucesso históricas, por natureza de processo e probabilidade de desfecho desfavorável para a Empresa.

Não são reconhecidas provisões para perdas operacionais futuras. As provisões são revistas na data de relato e são ajustadas de modo a refletir a melhor estimativa a essa data (Nota 18).

### **2.23. Ativos e passivos contingentes**

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

São reconhecidas provisões para passivos que satisfaçam as condições previstas na Nota 2.22.

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

### **2.24. Locações**

Os ativos fixos tangíveis, adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades são contabilizados pelo método financeiro.

De acordo com este método o custo do ativo é registado nos ativos fixos tangíveis, a correspondente responsabilidade é registada no passivo na rubrica de financiamentos obtidos, os juros incluídos no valor das rendas e a depreciação do ativo, calculada conforme descrito na Nota 2.6., são registados como gastos na demonstração dos resultados do exercício a que respeitam.

As locações, em que uma parte significativa dos riscos e benefícios da propriedade é assumida pelo locador, sendo a Empresa locatária, são classificadas como locações operacionais. Os pagamentos efetuados nas locações operacionais, líquidos de quaisquer incentivos recebidos do locador, são registados na demonstração dos resultados durante o período da locação.

### **2.25. Rédito e especialização dos exercícios**

Conforme referido na Introdução das notas às demonstrações financeiras, toda a receita de tráfego passou, a partir de 1 de julho de 2007, a ser gerida e concretizada pela TAP S.A., pelo que, a partir

dessa data, os serviços prestados pela Empresa são os decorrentes do contrato de aluguer ACMI, celebrado com a TAP S.A. para utilização da sua frota, em regime de exclusividade (que para o efeito é considerado como incluindo as aeronaves e correspondentes seguros, o pessoal navegante técnico e de cabine e as despesas de manutenção das aeronaves), em linhas operadas pela TAP S.A.

A Empresa regista os seus rendimentos e gastos, à medida que são gerados, de acordo com o princípio da especialização dos exercícios, independentemente do momento em que são recebidos ou pagos.

As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos são registadas nas rubricas “Outros créditos a receber”, “Outras dívidas a pagar” e “Diferimentos” (Notas 10, 21 e 12), respetivamente.

## **2.26. Demonstração dos fluxos de caixa**

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com a NCRF 2, através do método direto. A Empresa classifica na rubrica de caixa e seus equivalentes os ativos com maturidade inferior a três meses, e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante. Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, a rubrica de caixa e seus equivalentes compreende, também, os descobertos bancários incluídos no balanço na rubrica de financiamentos obtidos.

Os fluxos de caixa são classificados, na demonstração dos fluxos de caixa, dependendo da sua natureza, em (1) atividades operacionais, (2) atividades de investimento e (3) atividades de financiamento.

As atividades operacionais englobam, essencialmente, os recebimentos de clientes e os pagamentos a fornecedores e ao pessoal. Englobam, ainda, os pagamentos de impostos indiretos líquidos, do imposto sobre o rendimento e os pagamentos relacionados com benefícios de reforma.

Os fluxos de caixa abrangidos nas atividades de investimento incluem, nomeadamente, aquisições e alienações de investimentos financeiros, dividendos recebidos de empresas associadas e recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos intangíveis e tangíveis.

Os fluxos de caixa relacionados com as atividades de financiamento incluem, designadamente, os pagamentos e recebimentos referentes a empréstimos obtidos, contratos de locação financeira, pagamentos relacionados com juros e despesas relacionadas, a aquisição de ações próprias e pagamento de dividendos.

## 2.27. Eventos subsequentes

Os eventos ocorridos, após a data de relato, que proporcionem informação adicional sobre condições que existiam naquela data, são refletidos nas demonstrações financeiras.

Os eventos ocorridos, após a data de relato, que proporcionem informação sobre condições que ocorram após aquela data, são divulgados, se materiais, nas notas às demonstrações financeiras.

## 2.28. Gestão de risco

### → Risco de liquidez

O risco de liquidez da Empresa é uma confluência de fatores que resultam da exploração, e da capacidade de obtenção de financiamento junto do acionista e/ou junto de entidades externas. Eventuais disfuncionalidades verificadas nos mercados financeiros, como as que ocorreram aquando da crise das dívidas soberanas, ou choques de mercado a nível de gastos ou rendimentos correntes como os que decorrem da pandemia de COVID-19, condicionam, com maior ou menor intensidade, a tesouraria, a liquidez, o equilíbrio económico-financeiro e a prosperidade do Grupo TAP e consequentemente da Empresa.

A posição de caixa da Empresa, em 31 de dezembro de 2021, revela um decréscimo face ao final de 2020, passando de 9.645 milhares de Euros para 6.307 milhares de Euros no final de 2021.

Assim, a gestão de tesouraria da Portugalia encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente desde o início da pandemia COVID-19, tendo em consideração a situação atual do Grupo TAP, através de um acompanhamento rigoroso à monitorização da posição a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes.

## 3. Estimativas e julgamentos

A preparação de demonstrações financeiras exige que a gestão da Empresa efetue julgamentos e estimativas que afetam os montantes de rendimentos, gastos, ativos, passivos e divulgações à data de relato.

Estas estimativas são determinadas pelos julgamentos da gestão da PGA, baseados: (i) na melhor informação e conhecimento de eventos presentes e em alguns casos em relatos de peritos independentes e (ii) nas ações que a Empresa considera poder vir a desenvolver no futuro. Todavia, na data de concretização das operações, os seus resultados poderão ser diferentes destas estimativas. Conforme disposto na NCRF 24, alterações a estas estimativas, que ocorram posteriormente à data das

demonstrações financeiras, são corrigidas em resultados de forma prospectiva. Em resultado da Pandemia COVID-19 algumas destas estimativas foram afetadas materialmente conforme descrito na Nota 1.1.3.

As estimativas e as premissas, que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material no valor contabilístico dos ativos e passivos no exercício seguinte, são apresentadas abaixo:

→ **Impostos diferidos (Nota 9)**

A Empresa reconhece e líquida o imposto sobre o rendimento com base nos resultados das operações apurados de acordo com a legislação societária local, considerando os preceitos da legislação fiscal, os quais são diferentes dos valores calculados de acordo com as NCRF. De acordo com a NCRF 25, a Empresa reconhece os ativos e passivos por impostos diferidos com base na diferença existente entre o valor contabilístico e as bases fiscais dos ativos e passivos. A Empresa analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos com base em informação histórica sobre o lucro tributável, na projeção do lucro tributável futuro e no tempo estimado de reversão das diferenças temporais.

→ **Imparidade do *goodwill* (Nota 6)**

A PGA testa, para efeitos de análise de imparidade, o *goodwill* que regista o balanço, de acordo com o modelo de fluxos de caixa descontados, os quais exigem o uso de estimativas.

A estimativa do valor de uso implica um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração no que respeita à determinação dos fluxos de caixa esperados, taxas de desconto aplicáveis e taxas de crescimento na perpetuidade.

→ **Reconhecimento de provisões e imparidades (Notas 10, 11, 13 e 18)**

A Empresa é parte envolvida, em diversos processos judiciais em curso, para os quais, com base na opinião dos seus advogados, efetua um julgamento para determinar se deve ser registada uma provisão para essas contingências.

As imparidades para créditos a receber são calculadas, essencialmente, com base na antiguidade dos créditos a receber, o perfil de risco dos clientes e a situação financeira dos mesmos.

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



**→ Valor recuperável dos ativos fixos tangíveis (Nota 4)**

Nos termos da NCRF 12 – Imparidade de ativos devem ser realizados testes de imparidade anuais ou sempre que se verificarem fortes indícios de que os ativos não correntes possam estar em situação de imparidade.

A Empresa revê com uma base anual os pressupostos que estão na base do julgamento da existência ou não de imparidade. Os pressupostos utilizados foram revistos em função da envolvente macroeconómica, dos indicadores do setor e dos pressupostos estratégicos do Plano de Reestruturação Aprovado.

**→ Vida útil e valor residual dos ativos fixos tangíveis (Nota 4)**

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

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

**→ Manutenção estrutural de aeronaves em locação operacional (Nota 21)**

A PGA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação operacional. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, a Empresa terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais durante o período de locação. A PGA especializa esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave, nomeadamente horas ou ciclos voados. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização 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 pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

#### 4. Ativos fixos tangíveis

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível, bem como nas respetivas depreciações acumuladas e perdas por imparidade, foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos fixos tangíveis	Outros ativos em curso	Total
<b>Custo de aquisição</b>								
<b>Saldo em 1 de janeiro de 2020</b>	<b>2.789.257</b>	<b>35.990.057</b>	<b>61.231</b>	<b>2.391.042</b>	<b>2.702.969</b>	<b>82.374</b>	-	<b>44.016.930</b>
Aquisições	-	17.668	-	16.060	21.821	19.093	6.929	81.571
Alienações	-	(18.593.103)	-	(166.766)	(1.850)	-	-	(18.761.719)
Regularizações, transferências e abates	-	(1.400)	-	(1.080)	-	-	-	(2.480)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>2.789.257</b>	<b>17.413.222</b>	<b>61.231</b>	<b>2.239.256</b>	<b>2.722.940</b>	<b>101.467</b>	<b>6.929</b>	<b>25.334.302</b>
Aquisições	-	54.563	-	23.179	14.323	-	-	92.065
Alienações	-	-	-	-	(4.846)	-	-	(4.846)
Regularizações, transferências e abates	-	(22.142)	-	(111.306)	(730)	-	(6.929)	(141.107)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2021</b>	<b>2.789.257</b>	<b>17.445.643</b>	<b>61.231</b>	<b>2.151.129</b>	<b>2.731.687</b>	<b>101.467</b>	-	<b>25.280.414</b>
<b>Deprec. acumuladas e perdas por imparidade</b>								
<b>Saldo em 1 de janeiro de 2020</b>	<b>2.120.804</b>	<b>33.901.693</b>	<b>61.231</b>	<b>1.352.242</b>	<b>2.655.227</b>	<b>57.275</b>	-	<b>40.148.472</b>
Depreciações (Nota 29)	111.606	433.769	-	74.884	25.249	3.096	-	648.604
Perdas por imparidade (Nota 29)	-	(512.898)	-	-	-	-	-	(512.898)
Alienações	-	(17.990.839)	-	(124.483)	(1.158)	-	-	(18.116.480)
Regularizações, transferências e abates	-	(1.685)	-	(794)	-	-	-	(2.479)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>2.232.410</b>	<b>15.830.040</b>	<b>61.231</b>	<b>1.301.849</b>	<b>2.679.318</b>	<b>60.371</b>	-	<b>22.165.219</b>
Depreciações (Nota 29)	111.243	413.480	-	71.818	22.153	4.687	-	623.381
Perdas por imparidade (Nota 29)	-	24.187	-	-	-	-	-	24.187
Alienações	-	-	-	-	(3.042)	-	-	(3.042)
Regularizações, transferências e abates	-	(49.222)	-	(89.851)	(730)	-	-	(139.803)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2021</b>	<b>2.343.653</b>	<b>16.218.485</b>	<b>61.231</b>	<b>1.283.816</b>	<b>2.697.699</b>	<b>65.058</b>	-	<b>22.669.942</b>
Valor líquido a 31 de dezembro de 2020	<b>556.847</b>	<b>1.583.182</b>	-	<b>937.407</b>	<b>43.622</b>	<b>41.096</b>	<b>6.929</b>	<b>3.169.083</b>
Valor líquido a 31 de dezembro de 2021	<b>445.604</b>	<b>1.227.158</b>	-	<b>867.313</b>	<b>33.988</b>	<b>36.409</b>	-	<b>2.610.472</b>

As adições ocorridas no ano de 2021 de equipamento básico no montante de 54.563 Euros respeitam a aquisição de sobressalentes.

As alienações ocorridas no ano 2020 de equipamento básico respeitam, essencialmente a: (i) alienação de uma aeronave Embraer 145, com o valor líquido de 470.009 Euros, originando um ganho de 3.553 Euros e, (ii) alienação de sobressalentes com o valor líquido de 132.255 Euros, originando um ganho 317.600 Euros.

As alienações ocorridas no ano 2020 na rubrica de ferramentas respeitam a alienação de Ferramentas, com valor líquido de 42.283 Euros, originando um ganho 47.306 Euros.

À data de 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de equipamento básico tinha a seguinte composição:

	2021			2020		
	Valor bruto	Depreciações acumuladas	Valor líquido	Valor bruto	Depreciações acumuladas	Valor líquido
Equipamento de voo:						
Frota aérea	-	-	-	-	-	-
Reatores de reserva	-	-	-	-	-	-
Sobressalentes	16.498.589	(15.518.184)	980.405	16.466.166	(15.163.562)	1.302.604
	<b>16.498.589</b>	<b>(15.518.184)</b>	<b>980.405</b>	<b>16.466.166</b>	<b>(15.163.562)</b>	<b>1.302.604</b>
Equipamento de voo em regime de locação financeira:						
Frota aérea	-	-	-	-	-	-
Máquinas e aparelhagem diversa	947.054	(700.301)	246.753	947.056	(666.478)	280.578
	<b>947.054</b>	<b>(700.301)</b>	<b>246.753</b>	<b>947.056</b>	<b>(666.478)</b>	<b>280.578</b>
	<b>17.445.643</b>	<b>(16.218.485)</b>	<b>1.227.158</b>	<b>17.413.222</b>	<b>(15.830.040)</b>	<b>1.583.182</b>

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a frota aérea decompõe-se da seguinte forma:

	2021					2020				
	Propriedade TAP	Locação financeira	Locação operacional	ACMI	Total	Propriedade TAP	Locação financeira	Locação operacional	ACMI	Total
Embraer 190	-	-	9	-	9	-	-	9	-	9
Embraer 195	-	-	4	-	4	-	-	4	-	4
	-	-	13	-	13	-	-	13	-	13

As depreciações e imparidades dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas nas rubricas de gastos/reversão de depreciação e de amortização e imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis, respetivamente, da demonstração dos resultados pela sua totalidade (Nota 29).

## 5. Propriedades de investimento

À data de 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de propriedades de investimento, apresentou os seguintes movimentos:

	2021	2020
<b>Saldo inicial</b>	-	<b>97.000</b>
Alienações	-	(97.000)
Ajustamentos de justo valor	-	-
<b>Saldo final</b>	-	-

A alienação ocorrida em 2020 no montante de 97.000 Euros, refere-se a um imóvel situado no Porto (Fração “AY” e “I” do Edifício *Green Center*)

## 6. Goodwill

No decurso dos exercícios de 2021 e 2020 esta rubrica apresentou a seguinte variação:

	2021			
	Saldo inicial	Amortização goodwill (Nota 29)	Imparidade goodwill	Saldo final
<b>Transporte aéreo</b>	38.158.958	(6.359.827)	(31.799.131)	-

	2020		
	Saldo inicial	Amortização goodwill (Nota 29)	Saldo final
<b>Transporte aéreo</b>	44.518.785	(6.359.827)	38.158.958

Conforme preconizado pela NCRF 14, o *goodwill* encontra-se a ser amortizado pelo período de 10 anos, com início a 1 de janeiro de 2017, data de transição para o SNC. A amortização anual do *goodwill* ascende a 6.359.827 (Nota 29).

Tendo em conta as alterações perspetivadas para a Empresa considerando o Plano de Reestruturação Aprovado, a Empresa procedeu ao registo de uma imparidade sobre a totalidade do *goodwill*.

## 7. Ativos intangíveis

No decurso dos exercícios de 2021 e 2020, o movimento ocorrido na rubrica de ativos intangíveis, foi conforme segue:

	Programas de computador	Total
<b>Custo de aquisição</b>		
<b>Saldo a 1 de janeiro de 2020</b>	<b>597.015</b>	<b>597.015</b>
Aquisições	-	-
Outras transferências / abates	-	-
<b>Saldo a 31 de dezembro de 2020</b>	<b>597.015</b>	<b>597.015</b>
Aquisições	144	144
Outras transferências / abates	-	-
<b>Saldo a 31 de dezembro de 2021</b>	<b>597.159</b>	<b>597.159</b>
<b>Amort. acumuladas e perdas por imparidade</b>		
<b>Saldo a 1 de janeiro de 2020</b>	<b>546.929</b>	<b>546.929</b>
Amortizações (Nota 29)	18.705	18.705
<b>Saldo a 31 de dezembro de 2020</b>	<b>565.634</b>	<b>565.634</b>
Amortizações (Nota 29)	17.076	17.076
<b>Saldo a 31 de dezembro de 2021</b>	<b>582.710</b>	<b>582.710</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2020</b>	<b>31.381</b>	<b>31.381</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2021</b>	<b>14.449</b>	<b>14.449</b>

## 8. Outros investimentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de outros investimentos financeiros detalha-se como segue:

	2021	2020
Sita Group Foundation	192.177	192.177
	<b>192.177</b>	<b>192.177</b>

O montante de 192.177 Euros refere-se a certificados (títulos de capital não cotados) da SITA Group Foundation, entidade fundada pela Société de Télécommunications Aéronautiques.

## 9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Conforme mencionado na Nota 2.20. a Empresa registou impostos diferidos relacionados com as diferenças temporárias entre a base fiscal e a contabilística dos ativos e passivos, bem como os prejuízos fiscais reportáveis existentes à data do balanço.

A Portugália entende que os ativos por impostos diferidos reconhecidos no balanço são recuperáveis, quer seja através da sua utilização na redução do resultado tributável futuro, tendo por base o resultado da Empresa e do Grupo TAP SGPS previsto nas projeções de resultados para os anos subsequentes, quer seja através da reversão de passivos por impostos diferidos. Importa salientar que a partir de 2017 a Empresa passou a ser tributada através do regime especial de tributação de grupos de sociedades (“RETGS”), liderado pela TAP SGPS.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a diferenças temporárias, foi de 25,5%, tendo em consideração o período que se entendeu como provável a tributação das referidas diferenças temporárias.

As principais diferenças temporárias entre os valores contabilísticos e tributáveis em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os correspondentes ativos e passivos por impostos diferidos e o respetivo efeito nos resultados dos exercícios de 2021 e 2020, são como segue:

	A 1 de janeiro de 2021	Dem onstraçã dos resultados (Nota 31)	A 31 de dezembro de 2021
<b>Ativos por impostos diferidos</b>			
Perdas por imparidade em ativos fixos	765.001	-	765.001
Perdas por imparidade em inventários	370.421	(77.854)	292.567
Responsabilidade com benefícios pós-emprego	154.787	(40.910)	113.877
Perdas por imparidade de contas a receber	139.008	(6.841)	132.167
Provisões não aceites fiscalmente	5.100	-	5.100
	<b>1.434.317</b>	<b>(125.605)</b>	<b>1.308.712</b>
<b>Passivos por impostos diferidos</b>			
Reavaliação de ativos tangíveis	3.102	(320)	2.782
	<b>3.102</b>	<b>(320)</b>	<b>2.782</b>
		<b>(125.285)</b>	
	A 1 de janeiro de 2020	Dem onstraçã dos resultados (Nota 31)	A 31 de dezembro de 2020
<b>Ativos por impostos diferidos</b>			
Perdas por imparidade em ativos fixos	1.499.474	(734.473)	765.001
Perdas por imparidade em inventários	1.325.617	(955.196)	370.421
Responsabilidade com benefícios pós-emprego	217.362	(62.575)	154.787
Perdas por imparidade de contas a receber	132.101	6.907	139.008
Prejuízos fiscais reportáveis	2.820.242	(2.820.242)	-
Provisões não aceites fiscalmente	5.100	-	5.100
	<b>5.999.896</b>	<b>(4.565.579)</b>	<b>1.434.317</b>
<b>Passivos por impostos diferidos</b>			
Reavaliação de ativos tangíveis	5.240	(2.138)	3.102
	<b>5.240</b>	<b>(2.138)</b>	<b>3.102</b>
		<b>(4.563.441)</b>	

→ **Prejuízos fiscais reportáveis**

Nos termos da legislação, em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados após 2017 são reportáveis durante um período de cinco anos, após a sua ocorrência, e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável. Durante o primeiro semestre de 2020 foi publicado no programa de estabilização económica e social o aumento de dois anos ao prazo de caducidade de cada período de reporte para períodos anteriores a 2020, e o período de doze anos para caducidade dos prejuízos gerados em 2020 e 2021, tendo também sido alterada a percentagem limite de dedução para 80% para os prejuízos gerados nesses dois anos.

Adicionalmente, conforme divulgado na Nota 1.1.3 não foram registados ativos por impostos diferidos do prejuízo fiscal estimado do exercício de 2021 no montante de 12,4 milhões de Euros, nem de prejuízos fiscais gerados em anos anteriores.

O detalhe dos prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2021 é detalhado como segue:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2021	Ano limite para dedução
2018	278.962	2025
2019	19.035.111	2026
2020	15.779.750	2032
2021 (estimativa)	12.400.421	2033
	<b>47.494.244</b>	

**10. Outros créditos a receber**

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de outros créditos a receber correntes e não correntes detalha-se como segue:

	2021		2020	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Outros devedores	16.893.481	3.634.116	10.143.032	4.547.307
Adiantamentos a fornecedores	2.367.195	-	995.600	-
Acréscimos de rendimentos	12	-	185.614	-
	<b>19.260.688</b>	<b>3.634.116</b>	<b>11.324.246</b>	<b>4.547.307</b>
Imparidades de créditos a receber	(355.594)	-	(355.831)	-
	<b>18.905.094</b>	<b>3.634.116</b>	<b>10.968.415</b>	<b>4.547.307</b>



→ **Outros devedores**

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de outros devedores detalha-se como segue:

	2021		2020	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Reservas de Manutenção	8.814.004	-	8.090.937	-
Partes relacionadas (Nota 35)	2.507.237	-	25.807	-
Depósitos de garantia	2.135.794	3.634.116	-	4.547.307
Pessoal	989.012	-	653.136	-
Cauções e garantias	489.750	-	339.771	-
IVA a receber das Representações	444.591	-	393.346	-
Acordos de permuta	24.945	-	24.945	-
Outros	1.488.148	-	615.090	-
	<b>16.893.481</b>	<b>3.634.116</b>	<b>10.143.032</b>	<b>4.547.307</b>
Imparidades	(355.594)	-	(355.831)	-
	<b>16.537.887</b>	<b>3.634.116</b>	<b>9.787.201</b>	<b>4.547.307</b>

Decorrente da alteração da estrutura acionista da TAP SGPS, em 2020 a Azul S.A. deixou de ser considerada como parte relacionada. Os montantes relativos a esta entidade estão classificados em Depósitos de garantia e Reservas de Manutenção. A rubrica de Reservas de Manutenção diz respeito à faturação ao *lessor* por conta do reembolso de Reservas de Manutenção decorrente das intervenções estruturais realizadas nas aeronaves.

A rubrica outros refere-se, essencialmente, a saldos devedores de fornecedores.

Os depósitos de garantia são constituídos no âmbito dos contratos de locação operacional de aeronaves e serão devolvidos, sem juros, à medida que essas aeronaves forem sendo restituídas aos locadores (Nota 20).

→ **Acréscimos de rendimentos**

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de acréscimos de ganhos detalha-se como segue:

	2021	2020
Partes relacionadas (Nota 35)	-	176.000
Outros	12	9.614
	<b>12</b>	<b>185.614</b>

→ **Perdas por imparidade – Outros créditos a receber**

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de créditos a receber, nos exercícios de 2021 e 2020, é como segue:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
A 1 de janeiro	355.831	355.831
Aumentos	3.105	-
Reduções	(3.342)	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>355.594</b>	<b>355.831</b>

## 11. Clientes

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de clientes detalha-se como segue:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Partes relacionadas (Nota 35)	7.289.697	5.023.744
Clientes de cobrança duvidosa	528.880	528.880
Outros	201.865	624
	<b>8.020.442</b>	<b>5.553.248</b>
Imparidades	(691.591)	(718.181)
	<b>7.328.851</b>	<b>4.835.067</b>

### Perdas por imparidade

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2021 e 2020, é como segue:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
A 1 de janeiro	718.181	691.094
Aumentos	-	27.087
Reduções	(26.590)	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>691.591</b>	<b>718.181</b>

## 12. Diferimentos

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de gastos diferidos detalha-se como segue:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Partes relacionadas (Nota 35)	-	690.245
Rendas e alugueres	101.872	586.346
Seguros	63.608	7.029
Outros	258.347	329.136
	<b>423.827</b>	<b>1.612.756</b>

### 13. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é como segue:

	2021	2020
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo (Nota 24)	6.140.643	5.933.198
Perdas por imparidades de inventários	(1.147.324)	(1.452.633)
	<b>4.993.319</b>	<b>4.480.565</b>

As matérias-primas, subsidiárias e de consumo referem-se a material técnico para utilização na manutenção e reparação das aeronaves da Empresa.

O movimento ocorrido na rubrica de imparidades de inventários, nos exercícios de 2021 e 2020, é como segue:

	2021	2020
A 1 de janeiro	1.452.633	5.198.500
Aumentos	258	39
Reduções	(305.567)	(479.621)
Utilizações	-	(3.266.285)
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>1.147.324</b>	<b>1.452.633</b>

A utilização da imparidade em 2020 deve-se ao facto de nesse ano, ter sido vendido inventário das frotas Fokker e Embraer.

### 14. Estado e outros entes públicos

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 os saldos relacionados com o Estado e outros entes públicos detalham-se como segue:

	2021		2020	
	Ativo corrente	Passivo corrente	Ativo corrente	Passivo corrente
Imposto sobre o Valor Acrescentado - IVA	324.559	-	509.671	-
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares IRS	-	933.182	-	708.137
Contribuição para a Segurança Social	-	1.155.107	-	679.760
Outros	3.558	-	4.272	-
	<b>328.117</b>	<b>2.088.289</b>	<b>513.943</b>	<b>1.387.897</b>

A partir de 2017, a Empresa passou a ser tributada através do regime especial de tributação de grupos de sociedades ("RETGS"), sendo o resultado fiscal apurado na TAP SGPS. Contudo, a estimativa de imposto sobre o rendimento da Empresa é registada com base nos seus resultados fiscais.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 os saldos relacionados com imposto sobre o rendimento a receber ou pagar detalham-se como segue:

	2021	2020
<b>RETGS: Partes relacionadas (Nota 35)</b>		
Estimativa de IRC (Nota 31)	(22.551)	(27.300)
	<b>(22.551)</b>	<b>(27.300)</b>

## 15. Caixa e depósitos bancários

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 o detalhe de caixa e depósitos bancários apresenta os seguintes valores:

	2021	2020
Caixa	15.541	10.541
Depósitos à ordem	6.291.549	9.634.770
<b>Caixa e depósitos bancários</b>	<b>6.307.090</b>	<b>9.645.311</b>

## 16. Capital Subscrito

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 o capital social da Portugália encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 3.000.000 ações com o valor nominal de 5 Euros, totalmente detido pela TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.

## 17. Outras rubricas de capital

### → Outros instrumentos de capital próprio

A rubrica de outros instrumentos de capital próprio refere-se a prestações acessórias de capital no montante de 32.612.047 Euros.

De acordo com a legislação em vigor as prestações acessórias só podem ser restituídas aos acionistas desde que o capital próprio não fique inferior à soma do capital social e da reserva legal.

### → Reserva legal

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

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

→ **Outras reservas**

Esta rubrica corresponde à reserva de fusão, na sequência do processo de fusão, por incorporação, da Gertiserv – Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. (antiga acionista da PGA) na Empresa. Esta fusão produziu efeitos contabilísticos e fiscais em 1 de janeiro de 2008, tendo o seu registo definitivo ocorrido em 8 de agosto de 2008.

→ **Resultados transitados**

De acordo com a deliberação da Assembleia Geral de Acionistas realizada em 24 de junho de 2021, o resultado líquido do exercício de 2020 foi transferido para resultados transitados.

**18. Provisões**

No decurso dos exercícios de 2021 e 2020 não se realizaram movimentos nas rubricas de provisões, conforme segue:

	<b>Outras provisões</b>
<b>1 de janeiro de 2020</b>	<b>20.000</b>
Aumentos	-
Reversões	-
Utilizações	-
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>20.000</b>
Aumentos	-
Reversões	-
Utilizações	-
<b>31 de dezembro de 2021</b>	<b>20.000</b>

**19. Responsabilidades por benefícios pós-emprego**

Na sequência do processo de transformação em curso no Grupo TAP, em julho de 2018 teve início um programa de Pré-Reformas, ao qual tiveram acesso os tripulantes de cabine e os trabalhadores de terra e/ou situações devidamente aprovadas pela Comissão Executiva. Foram celebrados 8 acordos de pré-reforma em 2018 a que corresponde uma responsabilidade total de 446.577 Euros e 607.007 Euros, em 31 de dezembro 2021 e 2020, respetivamente.

A evolução das responsabilidades por serviços passados, refletidas no balanço em 31 de dezembro de 2021 e 2020, é conforme segue:

	2021	2020
Responsabilidades no início do exercício	607.007	852.402
Pagamentos	(160.430)	(245.395)
<b>Responsabilidades no fim do exercício</b>	<b>446.577</b>	<b>607.007</b>

Conforme mencionado na Nota 2.21., a Empresa constituiu, em 1 de janeiro de 2010, um plano de contribuições definidas para o pessoal navegante técnico (“PNT”). Este plano é gerido pelo Banco Português de Investimento (“BPI”), para o qual a Empresa contribui mensalmente com 6% sobre o ordenado, efetivamente auferido, dos pilotos, 14 vezes por ano. Os empregados efetuam contribuições de 1,5%, podendo, adicionalmente, efetuar contribuições suplementares entre 1% e 5%. Foi reconhecido, durante o exercício de 2021, um gasto na rubrica de gastos com o pessoal no montante de 658.672 Euros (2020: 738.342 Euros) relativo às contribuições efetuadas no ano a favor dos seus empregados (Nota 26).

## 20. Financiamentos obtidos

### → Dívida remunerada corrente e não corrente

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a dívida remunerada detalha-se como segue:

	2021		2020	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Locação financeira	-	-	4.080	-
<b>Total de financiamentos obtidos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.080</b>	<b>-</b>

### → Locações financeiras

Os planos de reembolso da dívida da Empresa, referentes a locações financeiras, detalham-se como segue:

	2021	2020
Até 1 ano	-	4.080
1 a 2 anos	-	-
	<b>-</b>	<b>4.080</b>

### → Locações operacionais

Conforme referido na Nota 2.24. estas responsabilidades não se encontram registadas no balanço da Empresa.

Os pagamentos mínimos dos contratos de locação operacional (valores nominais) detalham-se como segue:

	2021	2020
Até 1 ano	19.230.311	22.181.675
1 a 2 anos	12.652.390	12.815.677
2 a 3 anos	4.279.662	6.077.486
3 a 4 anos	-	128.759
	<b>36.162.363</b>	<b>41.203.597</b>

Os contratos de locação operacional de aviões obrigam à constituição de depósitos de garantia que em 31 de dezembro de 2021 totalizavam 5.769.910 Euros (2020: 4.547.307 Euros) (Nota 10). Estes depósitos serão devolvidos à Empresa à medida que os aviões são restituídos aos locadores.

## 21. Outras dívidas a pagar

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 o detalhe da rubrica de outras dívidas a pagar é como segue:

	2021		2020	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Acréscimos de gastos	33.422.508	-	23.747.426	-
Outras contas a pagar	9.167.383	79.897.224	313.274	79.903.413
	<b>42.589.891</b>	<b>79.897.224</b>	<b>24.060.700</b>	<b>79.903.413</b>

### → Acréscimos de gastos

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de acréscimos de gastos decompõe-se como segue:

	2021	2020
Manutenção - locação operacional	23.660.722	12.052.557
Remunerações a liquidar	6.090.900	7.177.336
Partes relacionadas (Nota 35)	661.629	2.513.142
Outros acréscimos de gastos	3.009.257	2.004.391
	<b>33.422.508</b>	<b>23.747.426</b>

A rubrica de manutenção - locação operacional corresponde à estimativa de encargos com manutenção estrutural das aeronaves em regime de locação operacional, atendendo à responsabilidade contratual existente com os locadores (Nota 3), deduzida das reservas de manutenção pagas que se estima serem recuperáveis considerando as atuais condições contratuais estabelecidas com os locadores e a estimativa dos respetivos encargos com a manutenção estrutural destas aeronaves.

O aumento desta rubrica refere-se, essencialmente, à revisão da estimativa com a manutenção estrutural das aeronaves e ao baixo volume de manutenções realizadas durante 2021.

#### → Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de outras contas a pagar corrente decompõe-se como segue:

	2021		2020	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Saldos credores de clientes	302.694	-	38.919	-
Pessoal	292.767	-	119.728	-
Partes relacionadas (Nota 35)	8.474.303	79.897.224	114.858	79.903.413
Outros	97.619	-	39.769	-
	<b>9.167.383</b>	<b>79.897.224</b>	<b>313.274</b>	<b>79.903.413</b>

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o saldo a pagar a partes relacionadas não corrente inclui o montante de 77.080.000 Euros referente a suprimentos concedidos pela TAP SGPS, acrescido de juros nos montantes de 2.817.224 Euros e 2.823.413 Euros, respetivamente.

## 22. Fornecedores

O saldo da rubrica de fornecedores apresenta a seguinte composição em 31 de dezembro de 2021 e 2020:

	2021	2020
Fornecedores - conta corrente	8.280.184	9.935.030
Fornecedores - Partes relacionadas (Nota 35)	17.860	1.012.721
Fornecedores - faturas em receção e conferência	627.709	389.698
	<b>8.925.753</b>	<b>11.337.449</b>

## 23. Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos

A Empresa detém 6% do capital da SPdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A., o que não lhe permite ter controlo ou influência significativa, pelo que o investimento está registado ao custo, sendo os dividendos reconhecidos como ganhos quando recebidos. Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 não foram recebidos dividendos.



## 24. Vendas e serviços prestados e custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica vendas e serviços prestados tem a seguinte composição:

	2021	2020
Partes relacionadas (Nota 35)	90.570.896	81.456.462
Serviços de <i>charter</i>	962.712	1.089.745
	<b>91.533.608</b>	<b>82.546.207</b>

O custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas em 2021 e 2020 foi como segue:

	2021	2020
Inventários iniciais (Nota 13)	5.933.198	10.212.905
Compras	3.772.273	(1.866.139)
Regularização de inventários (Notas 27 e 28)	(888.174)	539.339
Inventários finais (Nota 13)	(6.140.643)	(5.933.198)
	<b>2.676.654</b>	<b>2.952.907</b>

## 25. Fornecimentos e serviços externos

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 esta rubrica tem a seguinte composição:

	2021	2020
Conservação e reparação	32.467.551	24.791.399
Locação operacional de aeronaves	21.675.353	24.499.470
Rendas e alugueres	3.356.998	3.417.607
Trabalhos especializados	2.129.843	1.502.512
Alojamento e alimentação nas escalas	1.618.837	319.136
Transporte de material	560.076	579.811
Deslocações e estadas	395.084	323.182
Limpeza, higiene e conforto	369.051	290.398
Seguros	354.697	366.003
Ferramentas e utensílios de desgaste rápido	325.679	294.127
Combustíveis de aeronaves	232.143	271.977
Outros materiais e serviços consumidos	839.470	713.021
	<b>64.324.782</b>	<b>57.368.643</b>

O aumento verificado em 2021 nos fornecimentos e serviços externos, face ao ano anterior, deve-se, essencialmente, à retoma parcial da atividade na sequência da evolução da pandemia COVID-19.

## 26. Gastos com o pessoal

Os gastos com o pessoal, incorridos durante os exercícios de 2021 e 2020, detalham-se como segue:

	2021	2020
Remunerações fixas	21.765.758	22.868.659
Remunerações variáveis	5.382.377	4.388.031
Encargos sobre remunerações	5.397.151	5.099.191
Instrução de pessoal	1.319.281	690.507
Outros seguros de pessoal	1.136.137	1.159.995
Benefícios pós-emprego (Nota 19)	658.672	738.342
Custos de ação social	542.229	371.846
Seguro de acidentes de trabalho	213.451	320.226
Comparticipações de refeições	329.293	283.301
Uniformes e trajas de trabalho	176.920	123.465
Outros gastos com o pessoal	356.035	726.445
	<b>37.277.304</b>	<b>36.770.008</b>

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 o número médio de colaboradores ao serviço da Empresa ascendeu a 686 e 622, respetivamente.

## 27. Outros rendimentos

A rubrica de outros rendimentos é apresentada como segue:

	2021	2020
Outros rendimentos suplementares	2.402.188	3.102.844
Ganhos em inventários (Nota 24)	61.422	38.964
Outros rendimentos operacionais	10.269	380.905
	<b>2.473.879</b>	<b>3.522.713</b>

## 28. Outros gastos

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

	2021	2020
Perdas em inventários (Nota 24)	949.597	578.303
Impostos	40.638	106.054
Serviços bancários	14.000	16.380
Outros gastos operacionais	54.980	124.713
	<b>1.059.215</b>	<b>825.450</b>

## 29. Gastos/reversões de depreciação e de amortização e perdas por imparidade

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 as rubricas de gastos/reversões de depreciação e de amortização e imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis decompõem-se como segue:

	2021	2020
<b>Depreciações de ativos tangíveis (Nota 4)</b>		
Edifícios e outras construções	111.243	111.606
Equipamento básico	413.480	433.769
Ferramentas e utensílios	71.818	74.884
Equipamento administrativo	22.153	25.249
Outros ativos fixos tangíveis	4.687	3.096
	<b>623.381</b>	<b>648.604</b>
<b>Amortização de ativos intangíveis (Nota 7)</b>		
Programas de computador	17.076	18.705
	<b>17.076</b>	<b>18.705</b>
<b>Amortização de goodwill (Nota 6)</b>		
Goodwill	6.359.827	6.359.827
	<b>6.359.827</b>	<b>6.359.827</b>
<b>Gastos/reversões de depreciação e de amortização</b>	<b>7.000.284</b>	<b>7.027.136</b>
<b>Perdas por imparidade em ativos tangíveis (Nota 4)</b>		
Equipamento básico	24.187	(512.898)
<b>Perdas por imparidade do goodwill (Nota 6)</b>		
Goodwill	31.799.131	-
<b>Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)</b>	<b>31.823.318</b>	<b>(512.898)</b>

Em 2021 foi reconhecida uma de imparidade relativa à frota aérea no montante de 24.187 Euros, tendo em consideração as avaliações obtidas a esta data.

Foi ainda registada uma perda por imparidade para a totalidade do *goodwill*.

## 30. Juros e gastos/rendimentos similares suportados/obtidos

O detalhe dos juros e gastos/rendimentos similares suportados/obtidos dos exercícios de 2021 e 2020 é como segue:

	2021	2020
Juros suportados de partes relacionadas (Nota 35)	(2.969.721)	(2.934.405)
Juros suportados	(6.765)	(283)
Diferenças de câmbio	-	(2.493.923)
Outros gastos e perdas financeiras	(799.516)	-
<b>Juros e gastos similares suportados</b>	<b>(3.776.002)</b>	<b>(5.428.611)</b>
Diferenças de câmbio	3.182.205	-
Juros obtidos	2	16
Outros rendimentos e ganhos financeiros	-	3.729.623
<b>Juros e rendimentos similares obtidos</b>	<b>3.182.207</b>	<b>3.729.639</b>

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020, as rubricas outros rendimentos e ganhos financeiros/outros gastos e perdas financeiras inclui, essencialmente, o efeito da atualização financeira da estimativa de gastos com manutenção.

As diferenças cambiais favoráveis ocorridas no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 decorreram, essencialmente, da valorização do Dólar face ao Euro.

### **31. Imposto sobre o rendimento do exercício**

A partir de 2017, a Empresa passou a ser tributada através do regime especial de tributação de grupos de sociedades (“RETGS”), sendo o resultado fiscal apurado na TAP SGPS. Contudo, a estimativa de imposto sobre o rendimento da Empresa é registada com base nos seus resultados fiscais.

A Empresa, com sede em Portugal, é tributada em sede de Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (“IRC”), com base nos seus resultados individuais, à taxa de 21%, acrescida de derrama à taxa máxima de 1,5% sobre o lucro tributável, atingindo desta forma uma taxa agregada de 22,5%. Esta taxa é elevada em 3% sobre a parte do lucro tributável que seja superior a 1,5 milhões de Euros e inferior a 7,5 milhões de Euros, é elevada em 5% sobre a parte do lucro tributável que seja superior a 7,5 milhões de Euros e inferior a 35 milhões de Euros, e é elevada em 9% sobre a parte do lucro tributável que seja superior a 35 milhões de Euros, resultando numa taxa máxima agregada de imposto de 31,5%.

No apuramento da matéria coletável, à qual são aplicadas as referidas taxas de imposto, são adicionados e subtraídos aos resultados contabilísticos montantes não aceites fiscalmente. Estas diferenças entre o resultado contabilístico e fiscal podem ser de natureza temporária ou permanente.

Nos termos do artigo n.º 88 do Código do IRC, a Empresa encontra-se sujeita a tributação autónoma sobre um conjunto de encargos às taxas previstas naquele artigo.

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais da Empresa estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (cinco anos para a Segurança Social), 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. O Conselho de Administração entende que, as eventuais correções resultantes de revisões/inspeções por parte das autoridades fiscais àquelas declarações de impostos, não terão um efeito significativo nas demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2021 e 2020.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a decomposição do montante de imposto do exercício, reconhecido nas demonstrações financeiras, é conforme segue:

	2021	2020
Imposto corrente	22.551	27.300
Imposto diferido (Nota 9)	125.285	4.563.441
Diferenças de estimativa de imposto	2.342	12.538
	<b>150.178</b>	<b>4.603.279</b>

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

	2021	2020
Resultado antes de impostos	(50.039.746)	(19.247.170)
Taxa nominal de imposto	21%	21%
Imposto esperado	(10.508.347)	(4.041.906)
Diferenças permanentes	8.029.544	2.446.207
Prejuízo fiscal sem imposto diferido associado	2.604.088	3.338.898
Reversão de imposto diferido constituído anteriormente sobre prejuízos fiscais	-	2.820.242
Tributação autónoma	22.551	27.300
Insuficiência de estimativa imposto	2.342	12.538
	<b>150.178</b>	<b>4.603.279</b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>-0,30%</b>	<b>-23,92%</b>

As diferenças permanentes resultam, essencialmente, da amortização e imparidade do *goodwill*.

### 32. Resultados por ação

Não existem instrumentos financeiros convertíveis sobre as ações da Portugália, pelo que não existe diluição de resultados.

	2021	2020
Resultado atribuível ao acionista da PGA	(50.189.924)	(23.850.449)
Número médio ponderado de ações	3.000.000	3.000.000
Resultado básico e diluído por ação	(16,7)	(8,0)

### 33. Compromissos

Em 31 de dezembro de 2021 existiam compromissos financeiros, assumidos pela Portugália, relativos a rendas de locação operacional de aviões e reatores, no montante de 36.162.363 Euros (41.203.597 Euros em 31 de dezembro de 2020) (Nota 20).

Adicionalmente está prevista a contratação de 6 aeronaves em regime de locação operacional por um período até 4 anos, sendo as rendas futuras no montante total de 19.007.593 Euros.

### 34. Contingências

#### → Ativos e passivos contingentes

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a Empresa não apresenta ativos e passivos contingentes passíveis de divulgação.

#### → Garantias prestadas

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 as garantias prestadas pela Portugália decompõem-se conforme segue:

Entidade	2021	2020
ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.	7.349	7.349
	<b>7.349</b>	<b>7.349</b>

### 35. Partes relacionadas

Durante os exercícios de 2021 e 2020, conforme divulgado na Nota Introdutória, a estrutura acionista da TAP SGPS sofreu alterações, com impacto na identificação das entidades relacionadas em 31 de dezembro de 2021 e 2020.

Decorrente das alterações verificadas no exercício de 2020, em 31 de dezembro de 2021 e 2020, as partes relacionadas são as seguintes:

- TAP S.A.
- TAP SGPS
- SPdH
- TAP ME Brasil
- Cateringpor
- UCS

No âmbito da identificação das partes relacionadas, para efeitos de relato financeiro, foram avaliados igualmente como partes relacionadas os membros do Conselho de Administração e demais Órgãos Sociais.

Os saldos com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2021 e 2020 são como segue:

	2021						Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	SPdH	TAP ME Brasil	Cateringpor	UCS	
Cientes (Nota 11)	7.290.366	-	-	-	-	(669)	7.289.697
Outros créditos a receber corrente (Nota 10)	2.506.887	-	-	350	-	-	2.507.237
	<b>9.797.253</b>	-	-	<b>350</b>	-	<b>(669)</b>	<b>9.796.934</b>
Fornecedores (Nota 22)	-	(2.460)	-	(14.524)	(876)	-	(17.860)
Acréscimos de gastos (Nota 21)	(623.663)	-	(4.650)	-	-	(33.316)	(661.629)
Imposto sobre o rendimento a pagar (Nota 14)	-	(22.551)	-	-	-	-	(22.551)
Outras dívidas a pagar não correntes (Nota 21)	-	(79.897.224)	-	-	-	-	(79.897.224)
Outras dívidas a pagar correntes (Nota 21)	(8.471.175)	-	-	-	-	(3.128)	(8.474.303)
	<b>(9.094.838)</b>	<b>(79.922.235)</b>	<b>(4.650)</b>	<b>(14.524)</b>	<b>(876)</b>	<b>(36.444)</b>	<b>(89.073.567)</b>

	2020						Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	SPdH	TAP ME Brasil	Cateringpor	UCS	
Cientes (Nota 11)	5.023.744	-	-	-	-	-	5.023.744
Diferimentos (Nota 12)	690.245	-	-	-	-	-	690.245
Acréscimos de rendimentos (Nota 10)	-	176.000	-	-	-	-	176.000
Outros créditos a receber corrente (Nota 10)	25.359	-	-	448	-	-	25.807
	<b>5.739.348</b>	<b>176.000</b>	-	<b>448</b>	-	-	<b>5.915.796</b>
Fornecedores (Nota 22)	(972.537)	(24.600)	17.729	-	(1.187)	(32.126)	(1.012.721)
Acréscimos de gastos (Nota 21)	(2.455.216)	-	(31.354)	-	-	(26.572)	(2.513.142)
Imposto sobre o rendimento a pagar (Nota 14)	-	(27.300)	-	-	-	-	(27.300)
Outras dívidas a pagar não correntes (Nota 21)	-	(79.903.413)	-	-	-	-	(79.903.413)
Outras dívidas a pagar correntes (Nota 21)	(114.229)	-	-	-	-	(629)	(114.858)
	<b>(3.541.982)</b>	<b>(79.955.313)</b>	<b>(13.625)</b>	-	<b>(1.187)</b>	<b>(59.327)</b>	<b>(83.571.434)</b>

As transações com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2021 e 2020 são como segue:

	2021						Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	SPdH	TAP ME Brasil	Cateringpor	UCS	
Vendas e serviços prestados	90.570.896	-	-	-	-	-	90.570.896
Compras e serviços recebidos	(5.126.303)	(24.000)	(319.806)	(14.022)	(26.077)	(6.027)	(5.516.235)
Gastos com o pessoal	(158.267)	-	(2.250)	-	-	(436.880)	(597.397)
Outros ganhos operacionais	2.184.679	-	-	350	-	-	2.185.029
Imposto sobre o rendimento	-	(2.343)	-	-	-	-	(2.343)
Juros suportados (Nota 30)	-	(2.969.721)	-	-	-	-	(2.969.721)
	<b>87.471.005</b>	<b>(2.996.064)</b>	<b>(322.056)</b>	<b>(13.672)</b>	<b>(26.077)</b>	<b>(442.907)</b>	<b>83.670.229</b>

	2020						Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	Azul S.A.	SPdH	TAP ME Brasil	Cateringpor	
Vendas e serviços prestados	81.456.462	-	-	-	-	-	81.456.462
Compras e serviços recebidos	(2.171.298)	(64.001)	(13.831.715)	(320.278)	(49.341)	(5.325)	(16.449.667)
Gastos com o pessoal	(200.639)	-	-	-	-	(308.399)	(509.038)
Outros ganhos operacionais	71.873	-	2.347.067	-	-	-	2.418.940
Imposto sobre o rendimento	-	(12.538)	-	-	-	-	(12.538)
Juros suportados (Nota 30)	-	(2.934.405)	-	-	-	-	(2.934.405)
	<b>79.156.398</b>	<b>(3.010.944)</b>	<b>(11.484.648)</b>	<b>(320.278)</b>	<b>(49.341)</b>	<b>(5.325)</b>	<b>63.969.754</b>

Consideram-se partes relacionadas, para além das subsidiárias, associadas e entidades conjuntamente controladas pertencentes ao Grupo TAP SGPS e TAP SA, as que se encontram identificadas nas respetivas demonstrações financeiras consolidadas.

Adicionalmente às operações acima mencionadas, a Empresa, no âmbito do normal desenvolvimento da sua atividade de transporte aéreo, mantém relações comerciais, essencialmente de *code-share*, com a Azul e Aigle Azur. Estas transações são realizadas em termos e condições semelhantes aos praticados nos acordos comerciais habitualmente celebrados com outras companhias aéreas. Devido à alteração mencionada acima da estrutura acionista da empresa mãe do Grupo, as transações divulgadas com estas entidades são apenas referentes ao período de janeiro a agosto de 2020. À data de 31 de dezembro de 2020, as referidas Empresas já não são consideradas partes relacionadas.

Os termos ou condições entre a Empresa e as partes relacionadas são, substancialmente, idênticos aos termos que normalmente seriam contratados entre entidades independentes em operações comparáveis.

Os membros do Conselho de Administração foram considerados como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa, sendo remunerados, exclusivamente pelas funções exercidas na TAP SGPS, não auferindo qualquer remuneração pelas funções exercidas na Portugália.

### **36. Custos com revisão legal de contas**

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 os honorários com serviços de revisão legal de contas ascenderam a 18.565 Euros e 18.938 Euros, respetivamente.

### **37. Eventos subsequentes**

#### **Guerra na Ucrânia**

Em fevereiro de 2022, a Federação Russa deu início a uma ação militar no território ucraniano que desencadeou uma guerra em território europeu. O referido acontecimento tem originado impactos macroeconómicos relevantes, em particular ao nível dos mercados de financiamento internacionais, nomeadamente de subida das taxas de juro, bem como do aumento do preço dos combustíveis, incluindo do *jet fuel*, que registou crescimentos superiores a 30% desde o início do conflito, e de um conjunto de bens e serviços o que tem originado uma crescente inflação. Adicionalmente, o referido conflito originou restrições de circulação do espaço aéreo próximo daquela região, restrições essas que se mantêm à data de aprovação destas demonstrações financeiras, bem como a imposição de sanções de natureza económica, financeira e outras à Federação Russa e a indivíduos associados ao regime russo por parte da União Europeia, dos Estados Unidos e outros países, com impactos ao nível da movimentação de pessoas, mercadorias e fluxos financeiros.

A Administração encontra-se a acompanhar o referido acontecimento, o qual se reveste de elevada incerteza quanto à duração, extensão e impacto do referido conflito e das respetivas sanções e restrições impostas, não sendo possível prever os eventuais efeitos que dele resultem e por quanto tempo, incluindo dos impactos na inflação e no preço dos combustíveis nos próximos exercícios.

### **38. Proposta de aplicação do resultado líquido do exercício**

A Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A., apresentou um resultado líquido negativo no montante de 50.189.924 Euros no exercício de 2021.



Propõe-se, assim, que o resultado líquido negativo do exercício seja transferido, na totalidade, para resultados transitados, de acordo com a legislação em vigor e com os estatutos da Empresa.

Encontrando-se a sociedade nos termos previstos no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho de Administração irá submeter à apreciação da Assembleia Geral a consequente adoção de medidas, designadamente uma das previstas naquele preceito legal.

### **39. Outras informações**

O Conselho de Administração informa que a Empresa não apresenta dívidas ao Estado em situação de mora, nos termos do Decreto-Lei 534/80 de 7 de novembro. Dando cumprimento ao estimulado no Decreto nº411/91 de 17 de outubro, o Conselho de Administração informa que a situação da Empresa perante a Segurança Social se encontra regularizada, dentro dos prazos legalmente estipulados.

#### **CONTABILISTA CERTIFICADO**

Ana Maria Fragueiro Navarro

#### **CONSELHO ADMINISTRAÇÃO**

Christine Ourmières-Widener  
Presidente do Conselho de Administração

Gonçalo Neves Costa Monteiro Pires  
Vogal

Ramiro José Oliveira Sequeira  
Vogal

Silvia Mosquera González  
Vogal



## **Certificação Legal das Contas**

### **Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras**

#### **Opinião**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 46.046.224 euros e um total de capital próprio negativo de 87.945.151 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 50.189.924 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações nos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

#### **Bases para a opinião**

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

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

#### **Incerteza material relacionada com a continuidade**

Em 31 de dezembro de 2021 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 87.945 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 15.338 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo TAP por parte da Comissão Europeia em 21 de dezembro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo TAP; (ii) as perspetivas de alienação da Entidade por parte da acionista única TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. à Transportes Aéreos Portugueses, S.A., decorrente da aprovação do referido Plano de Reestruturação; e (iii) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos.

---

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

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

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

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, [www.pwc.pt](http://www.pwc.pt)

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

Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos; (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia; (iii) da rentabilidade futura da atividade operacional da Entidade; (iv) dos impactos da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação Aprovado, bem como (v) dos impactos da evolução do conflito na Ucrânia.

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

Importa ainda salientar que, conforme acima descrito, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Entidade se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, suportadas pelas projeções embutidas no Plano de Reestruturação Aprovado.

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

#### ***Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras***

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISAs detetará sempre uma

distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

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

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

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

**Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares**

**Sobre o relatório de gestão**

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, alínea e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

26 de maio de 2022

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



Hugo Miguel Patrício Dias, ROC nº 1432  
Registado na CMVM com o nº 20161042

## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

**Ao Acionista da**

**Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.**

Em conformidade com a legislação em vigor e com o mandato que nos foi confiado, vimos submeter à Vossa apreciação o nosso Relatório e Parecer que abrange a atividade por nós desenvolvida e os documentos de prestação de contas da Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. ("Empresa"), relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

Acompanhámos, com a periodicidade e a extensão que considerámos adequada, a evolução da atividade da Empresa, a regularidade dos seus registos contabilísticos e o cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo recebido do Conselho de Administração e dos diversos serviços da Empresa as informações e os esclarecimentos solicitados.

No âmbito das nossas funções, examinámos as demonstrações financeiras, preparadas de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro do Sistema de Normalização Contabilística, que compreendem o Balanço em 31 de dezembro de 2021, a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa para o exercício findo naquela data e o respetivo Anexo. Adicionalmente, revimos o Relatório de Gestão de 2020 preparado pelo Conselho de Administração e a proposta de aplicação de resultados nele expressa, bem como a Certificação Legal das Contas, emitida pelos revisores oficiais de contas da Empresa, a qual não contém reservas nem ênfases e contém uma Secção de Inceterza Material relacionada com a continuidade. De facto em 31 de dezembro de 2021 as demonstrações financeiras da Empresa evidenciam capital próprio negativo de cerca de 87.945.000 euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em cerca de 15.338.000 euros. A nota 1.1.5 do anexo contém notas explicativas sobre esta situação, na qual o Conselho de Administração menciona que as demonstrações financeiras de 2021 foram preparadas com base na continuidade das operações, considerando (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo TAP por parte da Comissão Europeia em 21 de dezembro de 2021; (ii) as perspetivas de alienação da Empresa por parte da acionista única TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. à Transportes Aéreos Portugueses, S.A., decorrente da aprovação do referido Plano de Reestruturação; e (iii) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos. A mesma nota 1.1.5 do anexo divulga também que, a continuidade das operações depende (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos; (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia; (iii) da rentabilidade futura da atividade operacional da Empresa; (iv) dos impactos da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação Aprovado, bem como (v) dos impactos da

evolução do conflito na Ucrânia. 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 significativas sobre a capacidade da Empresa em manter a continuidade das suas operações. É também de salientar que, conforme acima descrito, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Empresa estão asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, suportadas pelas projeções embutidas no Plano de Reestruturação Aprovado.

A posição financeira da Empresa em 31 de dezembro de 2021 evidencia capital próprio negativo de cerca de 87.945.000 Euros, impactado de forma relevante pela perda de imparidade do goodwill, registada em 2021 em cerca de 31.799.000 Euros, sendo-lhe aplicáveis as disposições previstas no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, pelo que é essencial que a Administração continue a desenvolver e a implementar as medidas que se manifestem adequadas para a inversão desta situação.

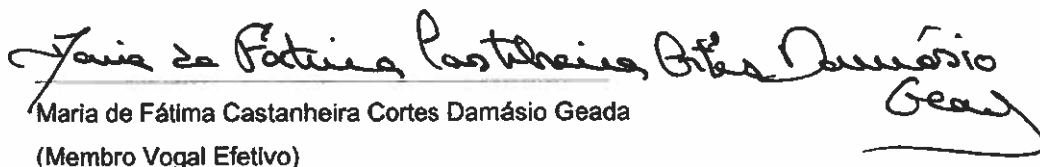
Face ao exposto, é nosso parecer que as demonstrações financeiras supra referidas e o Relatório de Gestão de 2021, bem como a proposta de aplicação de resultados nele expressa, estão de acordo com as disposições contabilísticas, legais e estatutárias aplicáveis, pelo que poderão ser aprovados em Assembleia Geral de Acionistas.

Desejamos ainda manifestar ao Conselho de Administração e aos serviços da Empresa o nosso apreço pela colaboração prestada, nomeadamente pela disponibilidade dos seus colaboradores no esclarecimento das questões colocadas pelo Conselho Fiscal.

Lisboa, 26 de Maio de 2022



Baker Tilly, FG & Associados, SROC, Lda.  
Representada por Paulo Jorge Duarte Gil Galvão André  
(Presidente)



Maria de Fátima Castanheira Cortes Damásio Gead  
(Membro Vogal Efetivo)



José Manuel Fusco Gato  
(Membro Vogal Efetivo)