

**Lisboa, Portugal, 30 de maio de 2021:** Transportes Aéreos Portugueses, S.A. ("TAP", "Empresa" ou "Companhia") informa sobre o *Trading Update* relativo ao primeiro trimestre de 2021.

A informação financeira apresentada neste documento refere-se às demonstrações financeiras consolidadas não auditadas da TAP preparadas em conformidade com as Normas Internacionais de Relato Financeiro adotadas pela União Europeia (IFRS).

### EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2021

- **A pandemia de COVID-19 continuou a atrasar a recuperação da procura, com um aumento dos casos e novas restrições nas viagens durante os primeiros três meses de 2021. Embora se tenham observado alguns sinais de recuperação da procura em janeiro, foram impostas restrições adicionais nos voos e à mobilidade das pessoas em fevereiro e em março nos países onde a TAP opera, que forçaram a Empresa a ajustar a sua capacidade rapidamente. Assim, em 31 de janeiro, a TAP anunciou a suspensão de cerca de 93% da sua operação durante o mês de fevereiro de 2021.**
  - Durante o primeiro trimestre de 2021 ("1T21"), as reservas e taxas de ocupação (*forward bookings* e *load factors*, respetivamente), foram motivadas por viagens de lazer no *short-haul* de rotas Europeias e tráfego de *visiting friends & relatives* (VFR) nas rotas de longo curso, o que contribuiu para manter a taxa de ocupação estável nesse período quando comparado com o quarto trimestre de 2020 ("4T20") – embora a capacidade (medida por ASKs) no 1T20 tenha sido cerca de metade da verificada no 4T20.
  - À medida que a retoma foi adiada por um novo aumento de casos de COVID-19 e pelas restrições nas viagens impostas durante os meses de fevereiro e março, a TAP agiu rapidamente para ajustar a sua rede e mitigar os impactos negativos ao nível dos custos e consumo de caixa.
  - Embora os resultados do 1T21 YoY evidenciem a necessidade de concretizar ajustamentos mais profundos por forma a reduzir a diferença entre a quebra nas receitas e a redução dos custos operacionais, foram feitos progressos significativos. A TAP reforçou todas as medidas para proteger a sua posição de caixa, nomeadamente iniciativas que visam a conversão de custos fixos em variáveis, renegociação contínua de acordos comerciais e respetivos calendários de pagamento, suspensão de investimentos não essenciais, e ajustamentos significativos nos custos com pessoal.
  - Com efeito, durante o 1T21, a TAP implementou as seguintes medidas laborais no âmbito do Plano de Reestruturação entregue à Comissão Europeia, que visam ajustar a estrutura de custos e otimizar a sua força laboral:
    - Em 1 de março de 2021, entraram em vigor os Acordos de Emergência, com redução salarial para cada grupo profissional. A TAP também aderiu ao esquema de *lay-off* clássico, adotando um mecanismo de redução do horário de trabalho entre 5% e 90%.
    - Foi implementado um programa voluntário para redução de efetivos, transversal a toda a Companhia, que incluiu medidas laborais como a cessação por mútuo acordo, reforma e pré-reforma, trabalho a tempo parcial e licença sem vencimento, aberto de 11 de fevereiro de 2021 a 24 de março de 2021. A TAP implementou ainda um programa de candidaturas voluntárias para transferência de trabalhadores para a Portugalia para Tripulantes de Cabine, Pilotos e Técnicos de Manutenção.
    - Adicionalmente, não foram renovados 386 contratos a termo durante o 1T21.
    - Como resultado, durante os primeiros três meses de 2021, os custos com pessoal diminuíram cerca de 30% YoY, e é esperado que o impacto total das medidas voluntárias seja superior nos próximos trimestres.
  - As negociações com *lessors* continuaram durante o 1T21, com o objetivo de diferir pagamento de rendas e reservas de manutenção, bem como a redução de rendas futuras.
- **À medida que se aproxima a decisão da Comissão Europeia sobre o Plano de Reestruturação do Grupo TAP, a TAP continua a tomar medidas decisivas para enfrentar a pressão contínua sobre a indústria de aviação Europeia e para se colocar numa posição sólida para capturar a retoma de tráfego futura, que será determinada pela eficácia do plano de vacinação e uma melhor coordenação sobre a testagem pré-voos.**
  - O *Transformation Office*, com executivos da TAP e consultores externos, tem vindo a trabalhar nos últimos meses e continuará a trabalhar na negociação e implementação do Plano de Reestruturação entregue à Comissão Europeia a 10 de dezembro de 2020. Este plano visa assegurar a sustentabilidade e rentabilidade da Empresa através do adequado planeamento de rotas e frota, ajustando o produto TAP à realidade pós COVID-19, de modo a aumentar as receitas e executar um programa de redução de custos, através de negociações com terceiros, aumento da eficiência das várias unidades do grupo e do *rightsizing* da Empresa.

- Para os próximos meses, e de acordo com a IATA, espera-se uma recuperação parcial da procura, com a redução das restrições nas viagens, apoiada pela implementação dos planos de vacinação e por procura reprimida (*pent-up demand*), esperando-se que o ano de 2021 fique em 52% dos valores globais de passageiros de 2019. Deste modo, a TAP está pronta para ajustar a sua capacidade e responder a um aumento de procura.
  - Também as notícias recentes sobre a eficácia e implementação dos programas de vacinação na Europa e nos E.U.A. têm sido encorajadoras, juntamente com a potencial implementação de uma abordagem coordenada sobre a testagem pré-voou, que deverá determinar a trajetória da recuperação da procura no mercado global das viagens aéreas.
- **Os resultados do 1T21 foram significativamente afetados pelo impacto da COVID-19, com a capacidade e os rendimentos operacionais a caírem 81% e 74% YoY, respetivamente. O EBITDA recorrente foi de EUR -104,1 milhões (queda de EUR 3,2 milhões QoQ), enquanto o Resultado Líquido foi de EUR -365,1 milhões no trimestre (aumento de EUR 164,6 milhões QoQ). Em 31 de março de 2021, a posição de caixa da TAP era de EUR 237,6 milhões, o que compara com EUR 518,8 milhões em 31 de dezembro de 2020. A TAP terminou o 1T21 com uma frota operacional de 93 aeronaves.**
- A capacidade, medida por ASKs, caiu 81% YoY (-52% QoQ), enquanto a taxa de ocupação de passageiros (*passenger load factor*) diminuiu 21,7 p.p. YoY (-1,3 p.p. YoY) para 50,2% no 1T21.
  - Os rendimentos operacionais diminuíram 74% YoY (-32% QoQ) para EUR 150,0 milhões, enquanto os rendimentos de passagens diminuíram 83% YoY (-42% QoQ). O segmento da carga manteve a sua tendência positiva e continuou a ter um bom desempenho no 1T21, com as receitas de carga a aumentarem 36% YoY.
  - A rápida redução de capacidade, em conjunto com a implementação de iniciativas de redução de custos, permitiram uma diminuição dos custos operacionais de 49% YoY (-34% QoQ) para EUR 377,7 milhões no 1T21.
  - O EBITDA Recorrente diminuiu EUR 3,2 milhões QoQ para EUR -104,1 milhões, enquanto o EBIT aumentou EUR 126,8 milhões QoQ para EUR -227,7 milhões no 1T21.
  - O Resultado Líquido foi negativo em EUR 365,1 milhões, dos quais EUR -109,8 milhões dizem respeito a diferenças de câmbio líquidas. A maior parte deste efeito esteve relacionada com a depreciação do EUR face ao USD (que tem um forte impacto nas rendas futuras de aeronaves, embora tenha um efeito em caixa limitado durante o período).
  - A implementação de medidas de proteção de caixa, em conjunto com o empréstimo do Estado Português recebido em 2020, permitiram à TAP terminar o primeiro trimestre de 2021 com uma posição de caixa de EUR 237,6 milhões. Adicionando os recebíveis de cartões de crédito do Brasil, a liquidez total da TAP é de EUR 255,9 milhões no final do 1T21 (considerando o câmbio EUR/BRL em 31 de março de 2021).
  - A dívida financeira bruta aumentou EUR 83 milhões QoQ, principalmente devido ao aumento de EUR 63 milhões QoQ dos passivos de locação com opção de compra (*financial leases*).
  - No que respeita a frota, três aeronaves saíram de operação (2 A330 e 1 A320) durante o 1T21. Consequentemente, a frota operacional da TAP era de 93 aeronaves em 31 de março de 2021 (incluindo a frota regional operada pela Portugália e pela White), das quais 3 aeronaves *wide-body* estavam alocadas exclusivamente ao segmento de carga.
  - Dado o esforço contínuo de utilização de aeronaves mais eficientes e aumento da flexibilidade operacional, é expectável que 2 A3320neo e 1 A321neo LR iniciem operações comerciais durante o segundo trimestre de 2021.
  - Importa salientar a importância que os A321neo LR têm para a estratégia da TAP, na medida que permitem a utilização de um *narrow-body* em rotas de longo curso, com custos por viagem inferiores quando comparados com uma aeronave *wide-body*. Este fator torna-se particularmente importante dado o período de incerteza e baixa procura que a indústria da aviação Europeia está atualmente a enfrentar.

## PRINCIPAIS INDICADORES OPERACIONAIS

TAP, S.A. Consolidado	1T21	4T20	1T20	Variação (%)	
				1T21 vs 4T20	1T21 vs 1T20
Passageiros ('000)	393,0	795,5	2.959,7	-50,6%	-86,7%
RPK (milhões)	1.006,9	2.138,1	7.695,6	-52,9%	-86,9%
ASK (milhões)	2.007,0	4.152,5	10.703,5	-51,7%	-81,2%
Load Factor (%)	50,2	51,5	71,9	s.s.	s.s.
Block Hours	21.079	33.894	81.114	-37,8%	-74,0%
Número de Partidas	6.138,0	10.500,0	26.512,0	-41,5%	-76,8%
Etapa média (km)	2.394,1	2.204,9	1.993,9	+8,6%	+20,1%
Quadro do Pessoal Ativo (final do período) <sup>1)</sup>	7.526	8.106	9.143	-7,2%	-17,7%

1) Não inclui pessoal sem colocação e não ativo.

## PRINCIPAIS INDICADORES FINANCEIROS

TAP, S.A. Consolidado	1T21	4T20	1T20	Variação (%)	
				1T21 vs 4T20	1T21 vs 1T20
Rendimentos Operacionais (milhões €)	150,0	218,9	583,2	-31,5%	-74,3%
Rendimentos de Passagens (milhões €)	86,7	148,4	513,3	-41,6%	-83,1%
Rendimentos de Carga e Correio (milhões €)	44,4	46,0	32,7	-3,4%	+36,0%
EBITDA Recorrente (milhões €) <sup>1)</sup>	-104,1	-100,8	-21,9	-3,2%	<-200%
Margem EBITDA Recorrente	-69%	-46%	-4%	s.s.	s.s.
Resultado Operacional (EBIT) (milhões €)	-227,7	-354,6	-155,3	+35,8%	-46,6%
Margem EBIT	-152%	-162%	-27%	s.s.	s.s.

1) EBITDA Recorrente = Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes.

## FINANCIAMENTOS E OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	31/mar/21	31/dez/20
<b>Dívida Financeira</b>	<b>2.673,4</b>	<b>2.590,4</b>
Empréstimos bancários e obrigações	947,4	941,0
Financiamento Estado Português	1.224,4	1.210,8
Passivos de locação com opção de compra	501,6	438,6
<b>Caixa e equivalentes</b>	<b>237,6</b>	<b>518,8</b>
<b>Dívida Financeira Líquida</b>	<b>2.435,8</b>	<b>2.071,6</b>
<b>Passivos de locação sem opção de compra</b>	<b>2.068,6</b>	<b>2.038,6</b>

## DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	1T21	4T20	1T20	Variação (%)	
				1T21 vs 4T20	1T21 vs 1T20
<b>Rendimentos operacionais</b>	<b>150,0</b>	<b>218,9</b>	<b>583,2</b>	<b>-31,5%</b>	<b>-74,3%</b>
Passagens	86,7	148,4	513,3	-41,6%	-83,1%
Manutenção	6,7	20,5	32,0	-67,3%	-79,0%
Carga e Correio	44,4	46,0	32,7	-3,4%	+36,0%
Outros rendimentos	12,1	4,1	5,3	+199,0%	+130,0%
<b>Gastos operacionais</b>	<b>377,7</b>	<b>573,5</b>	<b>738,5</b>	<b>-34,1%</b>	<b>-48,9%</b>
Combustível para aeronaves	37,6	54,1	153,3	-30,5%	-75,5%
Custos Operacionais de Tráfego	53,1	69,9	169,0	-24,2%	-68,6%
Custos com o Pessoal	114,0	108,0	162,7	+5,6%	-29,9%
Gastos com manutenção de aeronaves	6,1	7,1	13,3	-13,1%	-53,9%
Custo dos materiais consumidos	5,3	4,2	23,1	+26,7%	-76,9%
Custos comerciais, marketing e comunicação	10,4	10,0	45,0	+4,1%	-76,9%
Imparidade de contas a receber, inventários e Provisões	0,9	35,0	1,0	-97,3%	-3,6%
Outros gastos	26,6	31,5	37,8	-15,6%	-29,7%
Reestruturação	0,0	93,7	0,7	-100,0%	-98,6%
Outros itens não recorrentes	5,7	4,3	0,0	+33,9%	> 200%
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	117,9	155,7	132,7	-24,3%	-11,1%
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>-227,7</b>	<b>-354,6</b>	<b>-155,3</b>	<b>+35,8%</b>	<b>-46,6%</b>
<b>Margem EBIT</b>	<b>-151,9%</b>	<b>-162,0%</b>	<b>-26,6%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>
<b>EBIT Recorrente <sup>1)</sup></b>	<b>-222,0</b>	<b>-256,6</b>	<b>-154,6</b>	<b>+13,5%</b>	<b>-43,6%</b>
<b>Margem EBIT Recorrente</b>	<b>-148,0%</b>	<b>-117,2%</b>	<b>-26,5%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	8,2	8,4	8,7	-2,1%	-5,0%
Juros e gastos similares suportados	-73,5	-67,9	-59,5	-8,2%	-23,5%
Gastos <i>overhedge</i> - Efeito Covid	7,5	-22,4	-150,3	s.s.	s.s.
Diferenças de câmbio líquidas	-109,8	122,5	-100,5	-189,6%	-9,2%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-395,2</b>	<b>-313,9</b>	<b>-457,0</b>	<b>-25,9%</b>	<b>13,5%</b>
Imposto sobre o rendimento	30,2	-215,7	62,0	+114,0%	-51,3%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-365,1</b>	<b>-529,6</b>	<b>-395,0</b>	<b>31,1%</b>	<b>7,6%</b>
<b>EBITDA <sup>2)</sup></b>	<b>-109,8</b>	<b>-198,9</b>	<b>-22,6</b>	<b>+44,8%</b>	<b>&lt;-200%</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>-73,2%</b>	<b>-90,8%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>
<b>EBITDA Recorrente <sup>3)</sup></b>	<b>-104,1</b>	<b>-100,8</b>	<b>-21,9</b>	<b>-3,2%</b>	<b>&lt;-200%</b>
<b>Margem EBITDA Recorrente</b>	<b>-69,4%</b>	<b>-46,1%</b>	<b>-3,8%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>

1) EBIT Recorrente = Resultado Operacional + Reestruturação + Outros itens não recorrentes.

2) EBITDA = Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade.

3) EBITDA Recorrente = Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes.

## EVENTOS SUBSEQUENTES

### REQUERIMENTO DE DECLARAÇÃO DE INSOLVÊNCIA DA SPdH – SERVIÇOS PORTUGUESES DE HANDLING, S.A. (GROUNDFORCE PORTUGAL)

- Em 10 de maio de 2021, a TAP apresentou um requerimento para a insolvência da SPdH - Serviços Portugueses de Handling, S.A. (Groundforce Portugal) ("SPdH") junto do Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa.

A TAP, na qualidade de credora da SPdH, tem legitimidade para a apresentação deste requerimento, não tendo deixado de relevar que (a) a SPdH é a empresa que atualmente presta à TAP serviços de assistência em escala nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Funchal e Porto Santo e que (b) a SPdH é participada por empresas do Grupo TAP (que não a TAP), designadamente a TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. ("TAP SGPS") e a Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A., pese embora estas empresas do Grupo TAP tenham apenas uma participação minoritária na SPdH que não lhes permite influenciar decisivamente as opções estratégicas e a condução dos negócios desta sociedade.

Todavia, face:

a) ao agravamento da situação financeira da SPdH;

b) à inexistência de soluções credíveis para a possibilidade de obtenção de financiamento por parte desta sociedade (em particular, na sequência da recusa de financiamento e de prestação de garantia por parte da Caixa Geral de Depósitos e do Banco Português de Fomento); e

c) à falta de condições que, na perspetiva da TAP, o acionista maioritário da SPdH, por si ou através dos membros que indicou para o órgão de administração da SPdH, tem para restabelecer a confiança dos seus credores;

a TAP entendeu que o requerimento de declaração de insolvência da SPdH é a solução que melhor protege a generalidade dos *stakeholders* desta sociedade, com o objetivo de que, caso a insolvência da mesma venha a ser declarada, aos seus credores (incluindo aos seus trabalhadores) seja dada voz e primazia quanto às seguintes opções críticas:

(i) caso tal se mostre viável, avaliem a possibilidade de continuidade da atividade da SPdH e decidirem pela aprovação de um plano de recuperação; ou

(ii) caso a opção mencionada na alínea (i) anterior não se mostre viável, para que a liquidação da SPdH seja realizada de forma ordenada e que, na medida do possível, seja otimizado o grau de satisfação de cada um dos seus credores.

Na sequência da apresentação do requerimento de declaração de insolvência da SPdH, seguir-se-á a tramitação própria da fase declarativa do processo de insolvência, mediante a apreciação judicial do requerimento apresentado pela TAP e da eventual oposição que possa ser apresentada pela SPdH, e que poderá culminar numa sentença de declaração de insolvência ou numa sentença de indeferimento do pedido apresentado pela TAP.

O mero pedido de declaração de insolvência não tem como efeito jurídico qualquer paralisação da atividade da SPdH e dos serviços por si prestados. Em qualquer caso, os vários *stakeholders* encontram-se ativamente a trabalhar em soluções que permitam remediar qualquer dificuldade operacional que possa surgir no quadro do referido processo de insolvência e das decisões que nele possam vir a ser proferidas.

## **COMISSÃO EUROPEIA APROVA O AUXÍLIO PORTUGUÊS DE EUR 462 MILHÕES PARA COMPENSAR A TAP PELOS DANOS SOFRIDOS DEVIDO AO SURTO DE COVID-19**

- Em 23 de abril de 2021, a Comissão Europeia anunciou que tinha aprovado o auxílio Português de EUR 462 milhões a favor da TAP, estando esta medida em conformidade com as regras da União Europeia em matéria de auxílios de Estado, que visa compensar a TAP pelos danos sofridos devido ao surto de COVID-19 entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020.
- Portugal notificou a Comissão Europeia sobre a medida de auxílio para compensar a TAP pelos danos sofridos entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, como resultado direto das medidas de contenção e restrições nas viagens que Portugal e outros países tiveram de introduzir para limitar a propagação do COVID-19.
- O auxílio tomou a forma de capital próprio na TAP SA de EUR 462 milhões.
- A fim de garantir que não haverá sobrecompensação, a medida prevê que, até setembro de 2021, Portugal reveja e informe a Comissão Europeia sobre os danos efetivamente sofridos, após verificação independente com base nas contas auditadas da empresa.
- A Comissão Europeia constatou que a medida de auxílio Portuguesa compensará os danos diretamente relacionados ao surto de COVID-19, e constatou também que a medida é proporcional, uma vez que a compensação não excede o que é necessário para compensar os danos.

## **AUMENTO DE CAPITAL DA TAP**

- No contexto do auxílio de Estado à TAP, aprovado pela Comissão Europeia por decisão de 23 de abril de 2021 (Decisão SA.62304 (2021/N), conforme subsequentemente alterada, a título de compensação de danos COVID-19 verificados durante o período de 19 de março de 2020 a 30 de junho de 2020, foi realizado um aumento de capital da TAP no dia 24 de maio de 2021, mediante a realização de uma entrada em dinheiro, no montante de EUR 462.000.000,00 (quatrocentos e sessenta e dois milhões de euros), pela República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, e a subscrição, pela mesma, de 92.400.000 (noventa e dois milhões e quatrocentas mil) novas ações ordinárias representativas do capital social da TAP, com o valor nominal unitário de EUR 5,00 (cinco euros).
- Na sequência do referido aumento de capital, o capital social da TAP foi aumentado de EUR 41.500.000,00 (quarenta e um milhões e quinhentos mil euros) para EUR 503.500.000,00 (quinhentos e três milhões e quinhentos mil euros), passando a TAP a ter como acionista direto a República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, com uma participação social representativa de cerca de 92% na TAP, continuando os remanescentes cerca de 8% do capital social da TAP a ser detidos diretamente pela TAP SGPS.
- Este aumento de capital da TAP traduz-se num reforço da estrutura de capitais da TAP e não altera materialmente o controlo exercido sobre a TAP, na medida em que a República Portuguesa detém atualmente, direta e indiretamente, uma participação de 72,5% do capital social da TAP SGPS, o que significa que o beneficiário efetivo da TAP se mantém inalterado.

## GLOSSÁRIO

**ASK:** *Available seat kilometer* (ou lugar-quilómetro); número total de lugares disponíveis para venda multiplicado pelo número de quilómetros voados.

**Block Hours:** Número de horas entre a partida e a chegada de um voo, medido o tempo a partir do momento em que são retirados ou colocados os calços.

**EBITDA:** Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade.

**IATA:** *International Air Transport Association*.

**Load Factor:** Número total de passageiro-quilómetros (RPK) dividido pelo número total de lugar-quilómetros (ASK).

**QoQ:** *Quarter over quarter*; ou seja, uma variação face ao trimestre anterior.

**EBIT Recorrente:** Resultado Operacional + Reestruturação + Outros itens não recorrentes.

**EBITDA Recorrente:** Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes.

**RPK:** *Revenue passenger kilometer* (ou passageiro-quilómetro); número total de passageiros multiplicado pelo número de quilómetros voados.

**YoY:** *Year over year*; ou seja, uma variação face ao período homólogo do ano anterior.

## CAUTIONARY STATEMENT

Este documento foi elaborado pela TAP, podendo ser posteriormente alterado. Todos os dados incluídos no presente documento deverão reportar-se à data do documento. A TAP não terá qualquer obrigação de atualizar este documento.

A informação contida no presente documento não constitui nem deve ser interpretada como uma oferta (pública ou privada) de valores mobiliários emitidos pela TAP ou como aconselhamento profissional.

Este documento pode conter informações e indicações futuras, baseadas em expectativas atuais ou em opiniões da gestão. Indicações futuras são meras indicações, não devendo ser interpretadas como factos históricos.

Estas indicações futuras estão sujeitas a um conjunto de fatores e de incertezas que poderão fazer com que os resultados reais difiram materialmente daqueles mencionados como indicações futuras, incluindo, mas não limitados, a alterações na regulação, indústria da aviação, da concorrência e nas condições económicas. Indicações futuras podem ser identificadas por palavras tais como "acredita", "espera", "antecipa", "projeta", "pretende", "procura", "estima", "futuro" ou expressões semelhantes.

Embora tais indicações reflitam as nossas expectativas atuais, as quais acreditamos serem razoáveis, os investidores e, em geral, todos os destinatários deste documento são advertidos de que as informações e indicações futuras estão sujeitas a vários riscos e incertezas, muitos dos quais difíceis de anteciper e geralmente para além do nosso controlo, e que poderão fazer com que os resultados e os desenvolvimentos difiram materialmente daqueles mencionados, subentendidos ou projetados pelas informações e indicações futuras. Todos os destinatários são advertidos a não dar uma inapropriada importância às informações e indicações futuras. A TAP não assume nenhuma obrigação ou responsabilidade por atualizar qualquer informação ou indicação futura.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras em 31 de março de 2021 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 10 de junho de 2020, ao auxílio do Estado ao Grupo TAP, sob a forma de um empréstimo no montante de EUR 1,2 mil milhões, (ii) o Plano de Reestruturação aprovado pelo Grupo TAP, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de redução de frota, redução de custos operacionais e de investimento, (iii) a notificação pelo Estado Português à Comissão Europeia, em 11 de março de 2021, de uma medida de auxílio de Estado adicional que visa compensar a TAP pelos danos sofridos entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020 como resultado direto das medidas de contenção e restrições nas viagens que Portugal e outros países tiveram de introduzir para limitar a propagação do COVID-19, (iv) o apoio financeiro, direto ou indireto, dos acionistas e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos (v) bem como as interações em curso com a Comissão Europeia sobre a adequabilidade do Plano de Reestruturação, cujo propósito fundamental é o de assegurar a sustentabilidade financeira e económica, viabilidade e continuidade das operações do Grupo TAP.

A informação financeira incluída neste *Trading Update* não foi auditada.