



AIRPORTUGAL

**TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, S.A.**

**2020**

**RELATÓRIO DE GESTÃO  
E  
CONTAS CONSOLIDADAS**

A STAR ALLIANCE MEMBER 

**RELATÓRIO DE GESTÃO**  
**CONSOLIDADO**  
**2020**

## ÍNDICE

1. ÓRGÃOS SOCIAIS .....	4
2. ESTRUTURA SOCIETÁRIA DA TAP, S.A. (CONTAS CONSOLIDADAS) .....	6
3. EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE EM 2020.....	7
4. AJUDA DE ESTADO E PLANO DE RESTRUTURAÇÃO.....	18
5. EVENTOS SUBSEQUENTES .....	21
6. PERSPETIVAS PARA 2021.....	23
7. GOVERNO CORPORATIVO .....	24
8. GESTÃO DO RISCO .....	31
ANEXOS .....	36
I – MENÇÕES OBRIGATÓRIAS.....	36
II – DECLARAÇÃO EMITIDA NOS TERMOS DO ARTIGO 245 DO CÓDIGO DOS VALORES MOBILIÁRIOS .....	38
III – INFORMAÇÃO NÃO FINANCEIRA CONSOLIDADA .....	39
IV - GLOSSÁRIO .....	50
V – CONFERENCE CALL SOBRE OS RESULTADOS.....	51
VI – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS .....	52

## 1. ÓRGÃOS SOCIAIS

**Transportes Aéreos Portugueses, S.A.** (“TAP”, “TAP, S.A.”, “Empresa” ou “Companhia”)

### Triénio 2018-2020

Por deliberação social unânime por escrito de 31 de janeiro de 2018, do acionista único TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (“TAP SGPS”, “Grupo TAP” ou “Grupo”)

### Mesa da Assembleia Geral

*Composição à data de 31 de dezembro de 2020*

Presidente	Vítor Pereira das Neves <i>Nomeado em 28 de junho de 2019, através de deliberação social unânime por escrito do acionista único TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.</i>
Secretário da Sociedade	Ana Maria Sirgado Malheiro

### Conselho de Administração

*Composição à data de 31 de dezembro de 2020*

Presidente	Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho <i>Nomeado em 28 de outubro de 2020, através de deliberação social unânime por escrito do acionista único TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.</i>
Vogal	Ramiro José Oliveira Sequeira <i>Nomeado em 16 de setembro de 2020, através de deliberação social unânime por escrito do acionista único TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., com produção de efeitos a 17 de setembro de 2020.</i>
Vogal	Raffael Guarita Quintas Alves <i>Renunciou ao cargo de Vogal do Conselho de Administração com efeitos a 15 de janeiro de 2021.</i>
Vogal	Alexandra Margarida Vieira Reis <i>Nomeada em 30 de setembro de 2020, através de deliberação social unânime por escrito do acionista único TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.</i>
Vogal	José Manuel Silva Rodrigues <i>Nomeado em 30 de setembro de 2020, através de deliberação social unânime por escrito do acionista único TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.</i>

*Antonoaldo Grangeon Trancoso Neves apresentou renúncia ao cargo de Vogal do Conselho de Administração, com efeitos a 16 de setembro de 2020.*

*Humberto Manuel dos Santos Pedrosa e David Humberto Canas Pedrosa apresentaram renúncia aos cargos, respetivamente, de Presidente e Vogal do Conselho de Administração, com efeitos a 30 de setembro de 2020.*

*David Gary Neeleman apresentou renúncia ao cargo de Vogal do Conselho de Administração, com efeitos a 2 de outubro de 2020.*

### **Comissão Executiva**

*Composição à data de 31 de dezembro de 2020*

Presidente	Ramiro José Oliveira Sequeira <i>Nomeado com efeitos a 17 de setembro de 2020, através de deliberação do Conselho de Administração de 16 de setembro de 2020</i>
Vogal	Raffael Guarita Quintas Alves <i>Renunciou ao cargo de Vogal do Conselho de Administração com efeitos a 15 de janeiro de 2021.</i>
Vogal	Alexandra Margarida Vieira Reis <i>Nomeada em 30 de setembro de 2020, através de deliberação do Conselho de Administração.</i>

### **Secretário da Sociedade**

*Por deliberação do Conselho de Administração, de 31 de janeiro de 2018*

Secretário da Sociedade	Ana Maria Sirgado Malheiro
Secretário da Sociedade Suplente	Carlos Neves de Almeida

### **Conselho Fiscal**

Mandato (Início - Fim)	Posição	Nome	Designação Doc.	Mandatos exercidos	
				Número	Data da 1.ª designação
2018-2020	Presidente	Baker Tilly, PG & Associados, SROC, S.A.	Deliberação Social Unânime por Escrito	2	5.mar.2020
	Vogal	Maria Susana da Mota Furtado e Almeida Rodrigues	Deliberação Social Unânime por Escrito	2	13.nov.2015
	Vogal	Susana Nereu de Oliveira Ribeiro (*)	Deliberação Social Unânime por Escrito	1	5.mar.2020
	Suplente	João Miguel Guerreiro Aranha	Deliberação Social Unânime por Escrito	1	31.jan.2018

*(\*) apresentou renúncia com efeitos a 31 de dezembro de 2020*

---

**Revisor Oficial de Contas**

*Nomeados em 17 de dezembro de 2019, através de deliberação social unânime por escrito do acionista único TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.*

Efetivo PricewaterhouseCoopers & Associados, SROC, Lda., representada por António Joaquim Brochado Correia ou por Hugo Miguel Patrício Dias.

Suplente Carlos Figueiredo Rodrigues

**2. ESTRUTURA SOCIETÁRIA DA TAP, S.A. (CONTAS CONSOLIDADAS)**

Em 31 de dezembro de 2020 a TAP detinha 100% da subsidiária TAP Logistics Solutions, S.A., criada em 30 de dezembro de 2019 para operar no setor da carga e correio. Desta forma, as demonstrações financeiras desta empresa foram incluídas pelo método integral nas demonstrações financeiras consolidadas da TAP, S.A. em 31 de dezembro de 2020.

### 3. EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE EM 2020

#### 3.1. Introdução

- **Operação e resultados de 2020 foram significativamente impactados pela quebra de atividade verificada a partir de março, em resultado da pandemia de COVID-19**, que afetou de forma sem precedentes o setor da aviação civil a nível global. **O número de passageiros, que crescia há 4 anos consecutivos**, sofreu uma quebra de 72,7%, ligeiramente inferior à quebra da procura na Europa (medida em RPK), que registou uma diminuição de 74,1% (*IATA - Industry Statistics*, Novembro 2020). As receitas de passagens da TAP caíram 70,9% em 2020, o que compara com uma queda do setor a nível global de cerca de 69%.
- **Em janeiro e fevereiro de 2020 os principais indicadores operacionais e financeiros apresentavam uma trajetória de melhoria muito positiva, travada pela pandemia**. O número de passageiros transportados nestes 2 meses aumentou 13,4% YoY (sendo superior ao total dos passageiros transportados nos restantes meses do ano) e a margem EBITDA aumentou em 12,9 p.p.. Os indicadores operacionais, comerciais (*forward bookings*) e financeiros anteriores ao eclodir da pandemia permitiam antever um ano de 2020 bastante positivo para a TAP.
- **A TAP atuou com agilidade e rapidez aos primeiros sinais de impacto da pandemia, assim como às diversas restrições de mobilidade e de fronteiras que foram sendo impostas ao longo do ano**, com maior incidência no segundo e quarto trimestre do ano. De junho a setembro muitas das restrições foram sendo levantadas, tendo sido reforçadas de setembro em diante. Desde o início da pandemia a TAP adequou a sua oferta de capacidade, minimizando assim custos operacionais variáveis e preservando caixa, tendo tido uma capacidade de adaptação constante às restrições impostas, monitorizando a evolução da procura e da pandemia nos diferentes destinos e adaptando a sua rede e operação em conformidade. No entanto, as vendas de bilhetes e reservas foram severamente afetadas pelas restrições impostas.
- **Adicionalmente ao ajustamento da capacidade, foram tomadas diversas outras medidas para preservar a liquidez da Empresa**, incluindo a suspensão ou adiamento de investimentos não críticos e adiamento na entrega de aeronaves, renegociação de contratos e prazos de pagamento com fornecedores e *lessors*, corte de despesas acessórias, não renovação de contratos de trabalho a termo, o que se traduziu numa redução efetiva do quadro de pessoal de 1.042 colaboradores, suspensão de progressões salariais, adesão ao regime de *layoff* simplificado e de apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade, e a implementação de programas de licenças sem vencimento temporárias. Das diversas negociações com fornecedores, destaca-se o acordo alcançado com a Airbus, que alterou as datas de entrega de 15 aviões de nova geração, permitindo reduzir o CAPEX nos anos 2020-2022 em aproximadamente USD 1.000 milhões.
- **A rapidez com que algumas destas medidas foram tomadas no início da pandemia permitiram à TAP manter liquidez suficiente até à formalização do auxílio de Estado**, concretizado mediante um financiamento concedido pelo Estado Português à TAP com o valor de EUR 1.200 milhões, cuja primeira tranche foi recebida a 17 de julho de 2020. As tranches subsequentes deste financiamento foram

recebidas até 31 de dezembro de 2020, o que levou a Companhia a terminar o ano de 2020 com uma forte posição de liquidez de EUR 518,8 milhões.

- **Mesmo no período de *lockdown*, a TAP nunca deixou de assegurar a continuidade territorial e, sempre que eventuais restrições não o impediram, assegurou o transporte para países da diáspora portuguesa, bem como voos de repatriamento de cidadãos nacionais.** Em estreita colaboração com o Governo Português, as embaixadas e a ANAC, a TAP assegurou voos de repatriamento e investiu também no transporte humanitário de carga médica, essencial para o combate à COVID-19, numa prova de grande flexibilidade e resiliência dos Colaboradores da TAP. A TAP enfrentou também o desafio de coordenar a paragem súbita e preservação de mais de 90 aviões em território nacional, num grande trabalho das áreas operacionais e de manutenção, em conjunto com a infraestrutura aeroportuária.
- **A TAP esteve e está empenhada em garantir a retoma da operação de modo seguro e sustentável.** Desde logo foram implementadas medidas para proteger a saúde e segurança dos seus clientes e tripulação, em linha com as orientações das entidades competentes e em articulação próxima com a UCS (Unidade de Cuidados de Saúde do Grupo TAP). A higienização dos aviões e ambientes de trabalho bem como a testagem dos tripulantes passou a fazer parte das rotinas da Empresa. A TAP manteve o compromisso de segurança operacional, num ano particularmente complexo e exigente na indústria. A análise antecipada de cenários de forma coordenada e com referência nos principais *stakeholders* da indústria (autoridades aeronáuticas, entidades reguladoras, organizações, construtores de aeronaves e operadores), suportou o planeamento da operação e a tomada de decisão pela gestão, com base no nível de risco, permitindo responder às necessidades humanitárias, operacionais e de negócio, com elevados padrões de segurança operacional.
- **Durante 2020 a TAP respondeu ao aumento de procura do segmento de carga** que, ao contrário do segmento de passageiros, decresceu as suas receitas em apenas 8,5% em relação ao ano de 2019. Para além do aumento da carga tradicional, a TAP realizou voos de transporte de material médico para destinos não habituais nomeadamente para a China, tendo a Empresa realizado a conversão de alguns aviões de passageiros para *cargo-only*.
- **O 2º semestre de 2020 foi marcado pela preparação de um plano de reestruturação (“Plano de Reestruturação”), aprovado pelo Conselho de Administração em 2 de dezembro de 2020 e submetido à Comissão Europeia para apreciação a 10 de dezembro de 2020.** Este plano apresenta os pilares e as linhas estratégicas que asseguram a sustentabilidade e rentabilidade da TAP em função do novo cenário de procura esperado, desde a adequação do plano de pessoal, rotas e frota, assim como a adaptação do produto TAP à realidade atual e pós COVID-19. O Plano de Reestruturação tem como objetivos assegurar a sobrevivência e a sustentabilidade do Grupo TAP, garantindo que o mesmo continua a contribuir para a economia portuguesa. O Plano de Reestruturação prevê que a TAP atinja um resultado operacional equilibrado até 2023, assegurando uma situação que permita fazer face aos compromissos financeiros nas suas maturidades.
- **Decorrem nesta fase as negociações com a Comissão Europeia para aprovação do Plano de Reestruturação** que deverão concluir-se brevemente.



O Conselho de Administração expressa o seu profundo agradecimento a todos os Colaboradores pelo empenho, dedicação e espírito de missão, no atual contexto, assim como foco e comprometimento em assegurar a recuperação, a sustentabilidade e o futuro da TAP.

### 3.2. Enquadramento Setorial

#### Enquadramento Económico

Indicadores Macro Var %	2019	2020E	2020E vs 2019
<b>Crescimento Real do PIB</b>			
Global	2,8%	-4,4%	-7,2 p.p.
Zona Euro	1,3%	-7,2%	-8,5 p.p.
Portugal	2,2%	-10,0%	-12,2 p.p.
América do Norte	1,9%	-4,9%	-6,8 p.p.
América do Sul	-0,2%	-8,1%	-7,9 p.p.
África	3,3%	-2,6%	-5,9 p.p.
Médio Oriente	-0,4%	-6,6%	-6,2 p.p.
Ásia-Pacífico	4,4%	-2,3%	-6,7 p.p.
<b>Crescimento do Comércio</b>			
Global	1,0%	-9,6%	-10,6 p.p.

Fonte: FMI (Fevereiro 2021), FMI - World Economic Outlook Update (Janeiro 2021).

Em 2020, a economia global contraiu face ao ano anterior, sendo estimado que o PIB mundial registre um decréscimo de -4,4% (vs. um aumento de 2,8% em 2019). Portugal, tendo uma economia muito dependente do turismo (setor muito afetado pela pandemia), deverá registar uma contração superior, na ordem dos -10,0%. De igual modo, o comércio global inverteu a tendência de crescimento registada em 2019, e espera-se que contraia -9,6% em 2020.

Evolução Cambial EUR 1 em	FY 2019	1T 2020	2T 2020	3T 2020	4T 2020	FY 2020	FY2019 vs. FY2020
USD	1,119	1,103	1,101	1,169	1,193	1,142	2,0%
BRL	4,413	4,917	5,920	6,282	6,438	5,894	33,6%

Fonte: BCE (via Bloomberg), preço médio diário.

No decurso de 2020, o EUR valorizou face ao USD, com o câmbio médio a subir 2,0% face ao ano anterior. Ao longo do ano, a taxa de câmbio EUR/USD atingiu o mínimo de 1,0707 no 1º trimestre, longe do valor registado no último dia do ano de 2020, com o câmbio de 1,227. No mesmo sentido, o EUR apreciou face ao BRL em 2020, com a taxa de câmbio EUR/BRL média a aumentar expressivamente em 33,6% face ao ano de 2019. O fraco desempenho do Real Brasileiro foi atribuído ao cenário político instável, assim como à crise económica e de saúde pública causada pela pandemia de COVID-19.

Evolução do Petróleo e Derivados em USD	FY 2019	1T 2020	2T 2020	3T 2020	4T 2020	FY 2020	FY2019 vs. FY2020
Brent (USD/bbl)	64,0	50,6	31,4	42,7	44,6	42,3	-33,9%
Jet Fuel (USD/mT)	631,7	483,8	242,2	335,8	374,3	360,3	-43,0%

Fonte: Bloomberg (Brent) e Platts (Jet Fuel), preço médio diário.

Os preços do Brent exibiram elevados níveis de volatilidade em 2020, variando entre 68,91 USD/bbl e 19,33 USD/bbl, tendo o preço médio decrescido -33,9% face ao ano anterior. Da mesma forma, o preço médio do Jet Fuel diminuiu -43,0% em relação ao preço médio de 2019. Esta queda acentuada é explicada pela forte contração da procura por petróleo e os seus derivados, o que por sua vez se deveu às restrições internacionais de mobilidade e à quebra de atividade económica causada pela pandemia de COVID-19.

### Setor da Aviação Comercial

Regiões	Capacidade (ASK) % YoY			Tráfego de Passageiros (RPK) % YoY			Resultado Líquido, USD mil milhões		
	2019	2020E	2020E vs 2019	2019	2020E	2020E vs 2019	2019	2020E	2020E vs 2019
<b>Global</b>	<b>3,4%</b>	<b>-56,5%</b>	<b>-59,9 p.p.</b>	<b>4,2%</b>	<b>-65,9%</b>	<b>-70,1 p.p.</b>	<b>26,4</b>	<b>-118,5</b>	<b>-144,9</b>
Europa	3,5%	-62,1%	-65,6 p.p.	4,2%	-69,9%	-74,1 p.p.	6,5	-26,9	-33,4
América do Norte	2,9%	-50,2%	-53,1 p.p.	4,0%	-65,2%	-69,2 p.p.	17,4	-45,8	-63,2
América Latina	3,0%	-58,3%	-61,3 p.p.	4,2%	-62,1%	-66,3 p.p.	-0,7	-5	-4,3
Ásia-Pacífico	4,4%	-53,9%	-58,3 p.p.	4,7%	-61,9%	-66,6 p.p.	4,9	-31,7	-36,6
África	4,5%	-61,0%	-65,5 p.p.	4,7%	-68,8%	-73,5 p.p.	-0,3	-2	-1,7
Médio Oriente	0,1%	-63,3%	-63,4 p.p.	2,3%	-72,2%	-74,5 p.p.	-1,5	-7,1	-5,6

Fonte: IATA - Industry Statistics (Novembro 2020), IATA - Air Passenger Market Analysis (Dezembro 2020).

Em resultado da forte contração económica a nível global causada pela pandemia de COVID-19, as repercussões na aviação comercial são bastante notórias, tendo sido registado um decréscimo generalizado na maioria das métricas de desempenho do setor. Para o ano de 2020, a capacidade global do setor, medida por ASKs, diminuiu 56,5%, após um aumento de 3,4% em 2019. A redução de capacidade foi transversal a todas as regiões do globo. Por sua vez, a métrica RPK, que mede a procura de passageiros, também sofreu uma redução sem precedentes (-65,9% em 2020, após um aumento de 4,2% em 2019). Consequentemente, o resultado líquido no setor diminuiu significativamente, sendo esperados resultados negativos em todas as regiões num total de USD -118,5 mil milhões, valor que compara com USD 26,4 mil milhões em 2019.

Receita global USD mil milhões	2019	2020E	2020E vs 2019
<b>Passageiros</b>	<b>612,0</b>	<b>191,0</b>	<b>-68,8%</b>
Yield, % YoY	-3,0%	-8,0%	-5,0 p.p.
Load Factor, %	82,6%	64,8%	-17,8 p.p.
RPK, % YoY	4,2%	-65,9%	-70,1 p.p.
<b>Carga, USD mil milhões</b>	<b>102,4</b>	<b>117,7</b>	<b>14,9%</b>
Yield, % YoY	-5,0%	30,0%	35,0 p.p.
Load Factor, %	46,7%	54,5%	7,8 p.p.
CTK, % YoY	-3,2%	-11,5%	-8,3 p.p.

Fonte: IATA - Industry Statistics (Novembro 2020), IATA - Air Cargo Market Analysis (Dezembro 2020).

Os principais indicadores evidenciam a quebra no setor, principalmente no transporte de passageiros, no qual se

verificou uma quebra de receitas de -68,8% face a 2019. A *yield* de passageiros sofreu uma redução de -8,0% em 2020, após ter caído -3,0% no ano anterior, e o *load factor* de passageiros diminuiu de 82,6% para 64,8% em 2020 (-17,8 p.p.). No segmento de carga, a redução de CTKs (*cargo tonne kilometres*) foi contrabalançada por um aumento no *load factor* de carga de 7,8 p.p. e por um aumento na *yield* de carga de 35 p.p. em 2020. Como consequência, a receita global neste segmento aumentou 14,9% em 2020.

### 3.3. Performance Operacional e Económico-Financeira

#### Performance Operacional

TAP, S.A. Consolidado	2020	2019	Variação	
			Abs.	%
Passageiros ('000)	4.657,2	17.051,9	-12.394,7	-72,7%
RPK (milhões)	11.876,2	42.065,4	-30.189,2	-71,8%
ASK (milhões)	18.376,0	52.527,2	-34.151,1	-65,0%
<i>Load Factor</i> (%)	64,6	80,1	-15,5 p.p.	s.s.
<i>Block Hours</i>	147.213	409.522	-262.309	-64,1%
Número de Partidas	47.900	136.705	-88.805,0	-65,0%
Etapa média (km)	2.044,2	1.955,9	88,3	+4,5%
Quadro do Pessoal Ativo (final do período) <sup>1)</sup>	8.106	9.006	-900	-10,0%

1) Inclui Pessoal ativo e Pessoal em regime de *layoff* simplificado.

**Nos primeiros dois meses de 2020 os principais indicadores operacionais mantiveram a tendência positiva observada no segundo semestre de 2019**, registando uma melhoria expressiva do número de passageiros transportados (+13,4% YoY), com a procura expressa em RPKs a registar um crescimento de 18,1% YoY. A capacidade (medida em ASKs) aumentou 15,0% YoY, tendo-se observado uma melhoria do *load factor* em 1,9 p.p. YoY.

**No entanto, a quebra de operação verificada a partir de março de 2020, em resultado da pandemia, levou a enormes decréscimos dos indicadores operacionais consolidados de 2020.** No total do ano, a TAP sofreu uma quebra de passageiros transportados de 72,7% sendo que a capacidade, medida em ASKs, diminuiu 65,0%. Note-se que nos meses de abril a junho a operação da TAP foi residual, com um decréscimo de capacidade nesse trimestre de 98%, quando comparado com o trimestre homólogo de 2019. A partir dessa data, as variações homólogas ao nível dos ASKs foram menores, mas ainda de -79% e -69% no 3º e 4º trimestre de 2020, respetivamente. A procura em termos de tráfego de passageiros, expressa em RPKs, sofreu uma diminuição de 71,8% no ano, resultando num *load factor* de 64,6% em 2020, que compara com 80,1% em 2019 (-15,5 p.p.).

## Performance Económico-Financeira

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	2020	2019	Variação	
			Abs.	%
<b>Rendimentos operacionais</b>	<b>1.060,2</b>	<b>3.298,8</b>	<b>-2.238,6</b>	<b>-67,9%</b>
Passagens	848,4	2.914,0	-2.065,6	-70,9%
Manutenção	67,9	211,3	-143,4	-67,9%
Carga e Correio	125,7	137,4	-11,7	-8,5%
Outros rendimentos	18,2	36,1	-17,8	-49,4%
<b>Gastos operacionais</b>	<b>2.024,9</b>	<b>3.251,6</b>	<b>-1.226,6</b>	<b>-37,7%</b>
Combustível para aeronaves	260,5	789,7	-529,2	-67,0%
Custos Operacionais de Tráfego	350,8	807,3	-456,6	-56,6%
Custos com o Pessoal	419,7	678,6	-258,9	-38,2%
Gastos com manutenção de aeronaves	24,4	56,1	-31,7	-56,5%
Custo dos materiais consumidos	40,3	141,3	-101,0	-71,5%
Custos comerciais, marketing e comunicação	69,2	153,2	-84,0	-54,8%
Imparidade de contas a receber, inventários e Provisões	44,1	0,0	44,1	>+200%
Outros gastos	125,0	144,1	-19,1	-13,2%
Reestruturação	96,1	5,0	91,1	>+200%
Outros itens não recorrentes	10,3	0,5	9,8	>+200%
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	584,7	475,7	108,9	+22,9%
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>-964,8</b>	<b>47,2</b>	<b>-1.011,9</b>	<b>&lt;-200%</b>
<b>Margem EBIT</b>	<b>-91,0%</b>	<b>1,4%</b>	<b>-92,4 p.p.</b>	<b>s.s.</b>
<b>EBIT Recorrente <sup>1)</sup></b>	<b>-858,4</b>	<b>52,7</b>	<b>-911,1</b>	<b>&lt;-200%</b>
<b>Margem EBIT Recorrente</b>	<b>-81,0%</b>	<b>1,6%</b>	<b>-82,6 p.p.</b>	<b>s.s.</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	33,6	33,8	-0,3	-0,8%
Juros e gastos similares suportados	-245,8	-185,4	-60,4	+32,6%
Gastos <i>overhedge</i>	-165,3	0,0	-165,3	s.s.
Diferenças de câmbio líquidas	162,1	-21,3	183,4	>+200%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-1.180,2</b>	<b>-125,7</b>	<b>-1.054,5</b>	<b>&lt;-200%</b>
Imposto sobre o rendimento	-50,1	30,1	-80,1	<-200%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-1.230,3</b>	<b>-95,6</b>	<b>-1.134,6</b>	<b>&lt;-200%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-380,1</b>	<b>522,9</b>	<b>-903,0</b>	<b>&lt;-200%</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>-35,9%</b>	<b>15,9%</b>	<b>-51,7 p.p.</b>	<b>s.s.</b>
<b>EBITDA Recorrente <sup>2)</sup></b>	<b>-273,7</b>	<b>528,4</b>	<b>-802,1</b>	<b>&lt;-200%</b>
<b>Margem EBITDA Recorrente</b>	<b>-25,8%</b>	<b>+16,0%</b>	<b>-41,8 p.p.</b>	<b>s.s.</b>

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

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

**Nos primeiros dois meses de 2020 os principais indicadores financeiros evidenciavam a trajetória positiva de crescimento e aumento da receita em que a TAP se encontrava**, tendo os rendimentos operacionais totais registado um aumento de 19,4% YoY e o EBITDA registado um aumento de EUR 54,4 milhões YoY, correspondendo a uma margem EBITDA de 5,1%, o que representou uma melhoria de 12,9 p.p. face ao período homólogo. **Porém, com a proliferação da pandemia a partir de março, e apesar de alguma recuperação da atividade no segundo semestre de 2020, os rendimentos operacionais totais de 2020 diminuiram 67,9% YoY**, sendo que o decréscimo das receitas de passagens foi de 70,9%. O EBITDA apresentou uma quebra de

EUR 903,0 milhões YoY no ano para EUR -380,1 milhões, e o Resultado Operacional (EBIT) de EUR 1.011,9 milhões YoY para EUR -964,8 milhões.

### Resultados Operacionais

Durante 2020, os rendimentos operacionais totais atingiram EUR 1.060,2 milhões, um decréscimo de EUR 2.238,6 milhões (-67,9%) face aos rendimentos operacionais de 2019, diminuição que se ficou a dever sobretudo ao decréscimo dos rendimentos de passagens em EUR 2.065,6 milhões (-70,9%) e da atividade de manutenção para terceiros que registou um decréscimo de EUR 143,4 milhões (-67,9%) face ao período homólogo do ano anterior.

Por segmento geográfico, os maiores decréscimos respeitam aos destinos com maiores restrições à circulação impostas ao longo do ano. Os rendimentos de passagens nas rotas de/para África foram os que sofreram uma redução percentual menos acentuada (-61,6% YoY), seguidos do Continente e ilhas (-67,5% YoY), Atlântico Sul (-69,0% YoY), Atlântico Norte (-70,7% YoY) e Europa (-74,1% YoY).

A área de Manutenção e Engenharia Portugal foi também fortemente impactada pela pandemia decrescendo 67,9% para EUR 67,9 milhões em resultado de uma forte redução da atividade para terceiros.

O segmento de Carga e Correio (TAP Air Cargo, responsável pelo negócio de carga da TAP) foi o que apresentou uma melhor performance em 2020, uma vez que a sua receita registou um decréscimo de apenas EUR 11,7 milhões YoY (-8,5%) totalizando EUR 125,7 milhões de receitas, apesar dos volumes de carga e correio terem apresentado um decréscimo de cerca de 40%.

Os Gastos Operacionais totais ascenderam a EUR 2.024,9 milhões no ano de 2020, um decréscimo de EUR 1.226,6 milhões (-37,7%) face ao período homólogo do ano anterior, maioritariamente explicado pela redução significativa dos custos variáveis indexados à operação, em função da rápida decisão da Empresa em ajustar a capacidade e das negociações havidas com fornecedores e *lessors*, assim como a redução dos custos com pessoal.

Destaca-se a diminuição dos custos com combustível para aeronaves (EUR -529,2 milhões YoY), dos custos operacionais de tráfego (EUR -456,6 milhões YoY), em resultado da redução de atividade a partir de março de 2020, e dos custos com o pessoal (EUR -258,9 milhões YoY), também resultado da menor atividade da empresa e, através da redução do quadro de trabalhadores pela não renovação de contratos a termo, da aplicação da medida de *layoff* simplificado e, mais recentemente, da aplicação do regime de apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade. Estas medidas foram aplicadas transversalmente a toda a Empresa.

Ainda que com menores valores absolutos, as outras rubricas de custos sofreram também importantes decréscimos. Os gastos com manutenção de aeronaves reduziram-se em EUR -31,7 milhões YoY no ano de 2020, em resultado da paragem de grande parte da frota da TAP e consequente redução das necessidades de manutenção associadas, a diminuição dos custos dos materiais consumidos em EUR -101,0 milhões YoY (-71,5%) decorre essencialmente do decréscimo da atividade de manutenção para terceiros, quando comparada com o ano anterior. A diminuição dos custos comerciais, marketing e comunicação em EUR -84,0 milhões YoY (-54,8%) resulta principalmente da redução do volume de vendas da Empresa, e consequente redução de comissões e outros custos diretamente associados. A rubrica de imparidades reflete na sua maior parte recebimentos da ME Brasil e indemnizações a clientes.

Em resultado da pandemia a Empresa constituiu já uma provisão que ascendeu à quase totalidade da rubrica de custos de reestruturação no valor de EUR 96,1 milhões.

O aumento das depreciações, amortizações e perdas por imparidade em EUR 108,9 milhões YoY, deve-se maioritariamente ao esforço de renovação da frota efetuado nos últimos anos, não obstante os diferimentos de entregas de aeronaves acordados junto da Airbus e os acordos celebrados com *lessors*.

Em resultado de todas estas rubricas, registou-se uma diminuição do EBITDA de EUR 903,0 milhões YoY, que se situou em EUR -380,1 milhões, e do Resultado Operacional (EBIT) de EUR 1011,9 milhões YoY para EUR -964,8 milhões em 2020. Quando ajustadas de itens não recorrentes e custos de reestruturação, estas rubricas apresentam valores de EUR -273,7 milhões (EBITDA recorrente) e EUR -858,4 milhões (EBIT recorrente).

### Resultados Financeiros

O aumento dos juros e gastos similares suportados em EUR 60,4 milhões YoY no ano (+32,6%), ficou a dever-se em grande parte ao aumento da componente de juros associada aos *leasings* operacionais (passivos de locação sem opção de compra) e *leasings* financeiros (passivos de locação com opção de compra), bem como a um aumento do custo de financiamento, em virtude do já referido forte investimento efetuado na renovação da frota nos últimos anos e fruto do contexto económico sectorial.

### Resultado Líquido

O resultado líquido do ano foi negativo em EUR 1.230,3 milhões. Com impacto positivo refere-se a rubrica de diferenças de câmbio (EUR 162,1 milhões) relacionadas com a apreciação do EUR face ao USD (com forte impacto nas rendas futuras e não tendo, na sua maior parte, um efeito em caixa durante o ano), que mais do que compensou a penalização sofrida pela desvalorização do BRL face ao EUR. É de assinalar ainda o impacto negativo associado ao reconhecimento de *overhedge* de Jet Fuel, no montante de EUR 165,3 milhões, em resultado da quebra de atividade sofrida pela pandemia de COVID-19.

### Posição Financeira

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	31-Dez-20	31-Dez-19	Variação	
			Abs.	%
<b>Total do Ativo</b>	<b>4.957,1</b>	<b>5.152,8</b>	<b>-195,6</b>	<b>-3,8%</b>
Ativo não corrente	3.216,4	3.298,0	-81,6	-2,5%
Ativo corrente	1.740,7	1.854,8	-114,1	-6,1%
<b>Capital Próprio</b>	<b>-1.154,3</b>	<b>134,5</b>	<b>-1.288,8</b>	<b>s.s.</b>
<b>Total do Passivo</b>	<b>6.111,4</b>	<b>5.018,3</b>	<b>1.093,1</b>	<b>+21,8%</b>
Passivo não corrente	3.024,4	3.282,9	-258,5	-7,9%
Passivo corrente	3.087,0	1.735,3	1.351,6	+77,9%

A variação negativa dos Capitais Próprios do ano de 2020 (EUR -1.288,8 milhões) é explicada essencialmente pelo Resultado Líquido negativo do período (EUR -1.230,3 milhões) e pela variação da reserva de justo valor relativa ao *hedging* de Jet Fuel (EUR -39,3 milhões).

## Financiamentos e Passivos de Locação

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	31-Dez-20	31-Dez-19	Variação	
			Abs.	%
<b>Dívida Financeira</b>	<b>2.590,4</b>	<b>1.358,3</b>	<b>1.232,1</b>	<b>+90,7%</b>
Empréstimos bancários e obrigações	941,0	1.083,4	-142,4	-13,1%
Financiamento Estado Português	1.210,8	0,0	1.210,8	s.s.
Passivos de locação com opção de compra	438,6	274,9	163,7	+59,5%
<b>Caixa e equivalentes</b>	<b>518,8</b>	<b>426,3</b>	<b>92,5</b>	<b>+21,7%</b>
<b>Dívida Financeira Líquida</b>	<b>2.071,6</b>	<b>932,0</b>	<b>1.139,6</b>	<b>+122,3%</b>
<b>Passivos de locação sem opção de compra</b>	<b>2.038,6</b>	<b>2.278,7</b>	<b>-240,0</b>	<b>-10,5%</b>

A dívida financeira bruta (que exclui passivos de locação sem opção de compra) registou um acréscimo de EUR 1.232,1 milhões durante o ano de 2020, o que se ficou a dever principalmente (i) ao empréstimo recebido do Estado Português no âmbito da ajuda de estado aprovada pela Comissão Europeia no montante de EUR 1.210,8 milhões (considerando a capitalização dos juros), e ao (ii) aumento dos passivos de locação com opção de compra no valor de EUR 163,7 milhões em resultado do financiamento de novas aeronaves que entraram na frota em 2020 com recurso a esta fonte de financiamento. Em sentido contrário, os empréstimos bancários e obrigacionistas diminuíram em EUR 142,4 milhões.

A rubrica de caixa e equivalentes a 31 de dezembro de 2020 era de EUR 518,8 milhões, à qual acresce a liquidez disponível de recebíveis de cartões de crédito no Brasil que ascendia a EUR 27,2 milhões nesta data (considerando a taxa de câmbio EUR/BRL em 31 de dezembro de 2020). Esta posição de caixa reflete o recebimento da última tranche do empréstimo remunerado do Estado Português.

Os passivos de locação sem opção de compra diminuíram EUR 240,0 milhões (-10,5%) durante o ano de 2020, como consequência das negociações com *lessors*, que incidiram sobretudo no diferimento de pagamentos de rendas e reservas de manutenção, assim como na renegociação de montantes das rendas futuras.

Tal como as empresas do setor aéreo com *rating*, também a TAP sofreu um *downgrade* em março de 2020. O *rating* de crédito de emitente de longo prazo atribuído à TAP pela S&P Global Ratings Europe Limited (“S&P”) passou para B- (*CreditWatch* negativo) e o *Corporate Family Rating* atribuído pela Moody’s Investors Service (“Moody’s”) para Caa2 (Outlook negativo).

### 3.4. Outra Informações

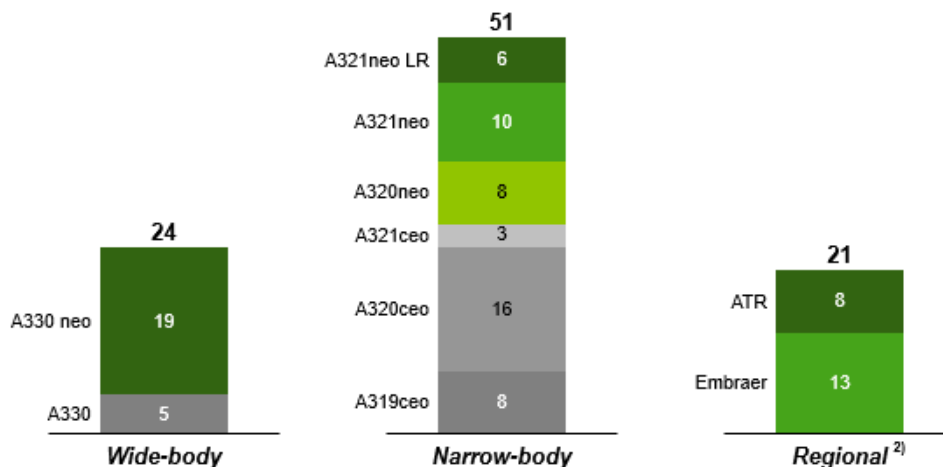
#### Frota

A frota da TAP sofreu um ajustamento significativo ao longo de 2020 em resultado da crise sanitária de COVID-19 e tendo em conta a nova realidade do setor. A TAP terminou o ano de 2020 com uma frota operacional de 96 aviões, um decréscimo líquido de 9 aviões quando comparado com o final do ano de 2019, em que a Empresa apresentava uma frota operacional de 105 aviões.

No decurso de 2020, entraram em operação 7 aviões de nova geração Airbus (2 A330neo, 2 A321neo LR, 2 A321neo e 1 A320neo) e saíram de operação 16 aviões (10 A319, 3 A320, 1 A321 e 2 A332). No 2º semestre do ano, dois A332 foram convertidos em aviões de carga dado o aumento de procura neste segmento.

Deste modo, da frota de 96 aviões em operação no final de 2020, 94 aviões encontravam-se disponíveis para a operação comercial de passageiros e 2 estavam alocados exclusivamente à operação de carga.

### Composição da frota operacional<sup>1)</sup> da TAP a 31 de Dezembro de 2020



1) a frota em operação comercial a 31 de Dezembro de 2020 difere da frota total em menos 10 aviões, por não contemplar aeronaves em processo de *phase-out* a concluir em 2021 – 2 A332, 6 A319 e 2 A320

2) Frotas da White e Portugaláia, em regime de *wet-lease*.

No final de 2020, 57% da frota operacional de médio e longo curso era composta por aviões da família NEO (comparando com 48% a 31 de dezembro de 2019). De destacar também que a TAP tem apostado no modelo A321neo LR, cuja utilização é particularmente vantajosa em contextos de baixa procura. Esta aeronave *narrow-body* tem capacidade para realizar voos longo curso, permitindo um custo por voo mais reduzido, quando o *load factor* de passageiros é mais baixo, alavancando a localização única de Lisboa para realizar voos transatlânticos para a costa este dos EUA e Canadá, assim como para o nordeste do Brasil e África.

A frota regional tem desempenhado um papel estratégico no contexto atual, e pondera-se inclusivamente o seu crescimento dado tratar-se de aeronaves mais pequenas e mais adequadas a ciclos de menor procura.

De referir que, tendo em consideração os efeitos da pandemia, foi negociado um acordo com a Airbus que alterou os contratos de aquisição de aeronaves das famílias A320neo e A330neo, permitindo reduzir o CAPEX nos anos 2020-2022 em aproximadamente USD 1.000 milhões, por forma a alcançar um melhor alinhamento com o atual momento de mercado e as perspetivas de retoma para os próximos anos. No que se refere ao contrato de aquisição de aeronaves da família A320neo, procedeu-se à diminuição do número de aeronaves a entregar em 2020, adiando algumas entregas para 2021. Adicionalmente, o acordo permitiu adiar a maioria das entregas originalmente previstas para 2021 e 2022 para o período entre 2025 e 2027. No que se refere ao contrato de aquisição de aeronaves A330neo, foi acordado o adiamento para 2024 relativo às 2 aeronaves com entrega originalmente prevista para 2022, garantindo à TAP a possibilidade de troca destas aeronaves por outros modelos, a avaliar em função da retoma da procura e das necessidades futuras da Companhia.



Como consequência do abrandamento da atividade comercial e operacional, existiram também discussões com *lessors* com vista à renegociação de algumas condições dos contratos de locação de aeronaves, que representa a quase totalidade da frota. Estas negociações ocorridas em 2020 (e com continuação em 2021), incidiram sobretudo no diferimento de pagamentos de rendas e reservas de manutenção, assim como na renegociação de montantes das rendas futuras.

### **Transporte Aéreo de Passageiros**

No início de 2020 a TAP mantinha o seu compromisso de aumentar a rentabilidade global da sua rede, garantindo um crescimento sustentável, mas o impacto da pandemia obrigou a uma adaptação total da mesma. Embora nos dois primeiros meses de 2020 a TAP tenha conseguido aumentar a rentabilidade das suas rotas, em meados de março, com a proliferação da pandemia, quase toda a operação foi parada. Ainda assim, a estratégia da Companhia focada nas Américas e em África, alavancada na posição geográfica de Lisboa que assegura maior conectividade a um maior leque de destinos, permitiu um maior controlo das perdas.

Em abril de 2020, com o *lockdown*, a Empresa estava a servir apenas 3 destinos nas ilhas Portuguesas – nomeadamente Funchal, Ponta Delgada e Terceira. No final do ano, dos seus 88 destinos originais, a Companhia tinha reposto 68 (77%) em 24 países. Durante este período de *lockdown*, para além de garantir a continuidade territorial, a TAP fez vários voos de repatriamento (e.g., Angola, Moçambique) por forma a trazer os cidadãos portugueses e europeus retidos de volta ao seu país, bem como voos de carga para transportar material médico para ajudar no esforço do SNS, posicionando-se como um parceiro em tempo de crise.

Através de uma cuidada e constante análise e modelação, a TAP foi capaz de garantir a sua competitividade e conectividade, mesmo com um baixo nível de operação.

Apesar do ambiente desafiante em 2020, a TAP continuou a ter uma estratégia de diversificação e em julho iniciou o serviço entre Ponta delgada e Boston com o seu modelo *narrow-body* para longas distâncias, o A321neo LR. Em agosto acrescentou-se o destino de Montreal no Canadá, e em novembro Maceió no Brasil, alcançando assim o seu 11º destino neste país.

Ainda em 2020, a TAP deu passos para a sua 1º *joint venture*, com a companhia aérea brasileira Azul com a celebração de um acordo de cooperação comercial que inclui todos os destinos entre a Europa e o cone sul nomeadamente Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

### **Manutenção e Engenharia**

Em 2020, a área de Manutenção e Engenharia Portugal teve o enorme desafio de adequar toda a sua dinâmica operacional ao estacionamento de parte substantiva da frota da Empresa, preservação e despreservação de aeronaves, não só em Lisboa mas noutras escalas servidas pela Empresa, criando as condições para o *redelivery* de aeronaves. Adicionalmente, procedeu à modificação de aeronaves de longo curso (A330-220) para que pudessem transportar carga na cabina, tendo ainda acompanhado voos cargueiros para destinos sem apoio de manutenção, destacando-se neste caso a China, e voos de carga médica.

### **Carga**

A TAP fez não só transporte de carga em voos da sua rede, como realizou também mais de 300 voos *cargo-only* para mais de 30 destinos diferentes nos 5 continentes. Na realidade, a TAP conseguiu adaptar-se ao contexto

pandémico com um maior aproveitamento do negócio da carga aérea, avançando com a transformação de aviões de passageiros para carga, não obstante manter o transporte de carga em voos de rede regulares (*belly capacity*). Os voos *cargo-only* tiveram uma contribuição muito positiva para os custos fixos da Empresa. Nos voos regulares de rede, que continuaram a representar a maioria das receitas deste segmento, ao longo de 2020 verificou-se um acréscimo progressivo de capacidade/oferta interna em *belly* com o respetivo aumento de volume de carga transportado, apresentando um *load factor* médio acima da média da indústria.

### **Recursos Humanos**

A incapacidade de prever a duração da pandemia foi um fator de incerteza constante, traduzindo-se no maior desafio ao nível da gestão de recursos humanos. Decorrente dos efeitos da pandemia, a Empresa viu-se obrigada a implementar medidas agressivas, nomeadamente a demissão por caducidade do contrato de trabalho de 1.042 trabalhadores (ativos e não ativos) neste regime.

Durante o período compreendido entre abril e julho de 2020, com a atividade severamente afetada, a TAP recorreu ao regime de *layoff* simplificado. A partir de agosto, a Companhia recorreu ao apoio extraordinário à retoma progressiva através de um mecanismo de redução do horário de trabalho entre os 70% e os 5% para todos os trabalhadores.

A TAP manteve os trabalhadores em teletrabalho para minimizar o contágio pela COVID-19, à exceção das áreas imprescindíveis à operação onde foram adotadas todas as medidas de saúde e segurança no trabalho, tais como, a utilização de EPI's necessários e adequados às diferentes atividades desenvolvidas, de forma a proteger todos os colaboradores do risco de contaminação.

Assim, o quadro de pessoal da TAP à data de 31 de dezembro de 2020, era constituído por 8.253 trabalhadores (dos quais 8.106 ativos e 147 não ativos), dos quais 1.350 pertencem aos quadros do Pessoal Navegante de Técnico, 3.037 ao quadros do Pessoal Navegante de Cabine, 1.788 à Direção de Manutenção e Engenharia e os restantes 2.078 a áreas de suporte e órgãos sociais. Considerando apenas trabalhadores ativos registou-se uma diminuição do número de colaboradores face ao período homólogo de 10,0%.

## **4. AJUDA DE ESTADO E PLANO DE RESTRUTURAÇÃO**

### **Ajuda de Estado e Plano de Restruturação**

A Comissão Europeia aprovou um auxílio de Estado a favor da acionista única da TAP, a TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., sob a forma de um empréstimo remunerado, no montante de EUR 1,2 mil milhões, com o objetivo de disponibilizar recursos suficientes para que o Grupo TAP pudesse fazer face às suas necessidades de liquidez imediatas, tendo em vista a concretização de um plano de viabilidade de longo prazo. Este financiamento tinha um prazo de 6 (seis) meses, salvo se tal prazo fosse prorrogado por acordo das partes e com a aprovação da Comissão Europeia ou se, dentro do referido prazo, fosse ultimado e apresentado à Comissão Europeia um Plano de Reestruturação do Grupo TAP aprovado pela Administração, o que se verificou

tendo sido o referido Plano de Reestruturação submetido à aprovação da Comissão Europeia em 10 dezembro de 2020.

Deste modo, a TAP SA obriga-se a reembolsar o Empréstimo ao Estado Português, em data posterior, das 2 a que ocorra mais cedo:

- (i) em caso de adoção de decisão pela Comissão Europeia sobre as condições de auxílio à reestruturação até 1 de setembro de 2021, na data que vier a ser fixada para o efeito no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia; ou
- (ii) em caso de não adoção de decisão pela Comissão Europeia sobre as condições de auxílio à reestruturação até 1 de setembro de 2021.

Sendo aprovado o Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, o crédito utilizado integrará o auxílio à reestruturação nele compreendido.

O Plano de Reestruturação tem como objetivos assegurar a sobrevivência e a sustentabilidade do Grupo TAP, a preservação de postos de trabalho e de todo o ecossistema de fornecedores do Grupo TAP, garantindo que o mesmo continua a contribuir para a economia portuguesa. Como pressupostos financeiros o plano prevê que obter um resultado operacional equilibrado até 2023 e geração de caixa que permita fazer face aos compromissos financeiros nas suas maturidades.

O Plano de Reestruturação assentou em três eixos: (i) ajustamento da capacidade (dimensionamento de frota e otimização de rede); (ii) otimização dos custos operacionais (negociação de *leasings*, revisão de custos com terceiros e ajuste dos custos laborais) e (iii) 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 da Empresa.

Foram utilizadas as projeções atualizadas de entidades de referência do setor, nomeadamente as projeções da *International Air Transport Association (IATA)* de 24 de Novembro de 2020, considerando a sua maior adequação à realidade operacional da TAP, com um modelo de negócio alicerçado em voos de conexão e operação de longo curso, sem, no entanto, descuidar as projeções da Eurocontrol (Novembro 2020). Com estas projeções, estima-se que os números da atividade de 2019 só sejam 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 Grupo TAP tem como objetivo reduzir a frota para 88 aeronaves no final de 2021, uma redução de 8%, mas ainda assim acima dos 75 que compunham a sua frota em 2015.

Ao nível da otimização dos custos operacionais, prevê-se a poupança de EUR 1,3 mil milhões até 2025 decorrentes de negociações relacionadas com frota, bem como EUR 200 a EUR 225 milhões em 2025 quando comparado com 2019 em negociações com outros fornecedores operacionais. Do ponto de vista de custos laborais, haverá uma redução de *headcount* e de custos com pessoal que decorre do redimensionamento das operações do Grupo TAP. Com esse objetivo foram implementadas medidas voluntárias, designadamente rescisões por mútuo acordo, trabalho a tempo parcial e licenças não remuneradas de longo prazo.

Estes ajustamentos à capacidade, à frota e ao quadro de pessoal farão com que a TAP, possa 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.

### **Financiamento no âmbito do Plano de Reestruturação**

A Administração tem vindo a monitorizar as necessidades de liquidez suportadas num plano de tesouraria de curto prazo, sendo o mesmo revisto regularmente com base na melhor informação disponível quanto à evolução esperada da sua atividade e à evolução estimada de drivers (condicionalismos) externos (i.e. preço do combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de dívidas, limitações à mobilidade das pessoas, etc.), bem como da assinatura do contrato de financiamento supra mencionado que tem desde julho de 2020 suprido as necessidade de liquidez do Grupo TAP.

Refira-se que o cenário base considerado no Plano de Reestruturação submetido à Comissão Europeia apresenta necessidades estimadas de tesouraria entre 2020 até 2024 que podem atingir os EUR 3,5 mil milhões, dos quais cerca de EUR mil milhões dizem respeito ao ano de 2021.

No âmbito da negociação do Plano de Reestruturação entre o Governo Português e a Comissão Europeia, em março de 2021 foi aceite que pudesse ser notificado um auxílio num montante máximo de EUR 463 milhões, ao abrigo do regime comunitário de compensação por danos sofridos devido à pandemia COVID-19, de forma a dar uma resposta mais imediata às necessidades atuais de tesouraria da TAP. Como consequência, o montante de necessidades de tesouraria da companhia constante do Plano de Reestruturação deverá ser ajustado no valor determinado.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2020 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) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos (iv) 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.

Tendo em consideração a situação atual em que o Grupo TAP se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (ii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de desenvolvimento/aparecimento de variantes associados à pandemia, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado. Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional futura do Grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, o que representa uma

incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

Não obstante, e tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração em dezembro de 2020 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo TAP se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

Sem prejuízo do facto do Plano de Reestruturação se encontrar, a esta data, em análise por parte da Comissão Europeia e sujeito às interações em curso com o Estado Português e o Conselho de Administração do Grupo, é entendimento do Conselho de Administração do Grupo que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2020, encontra-se refletida nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração em 2 dezembro de 2020.

Importa referir que eventuais alterações ao Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, no âmbito das interações em curso, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos, bem como na mensuração dos passivos do Grupo e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo TAP.

## 5. EVENTOS SUBSEQUENTES

### **Redução da operação no mês de fevereiro de 2021**

A 31 de janeiro de 2021 a TAP comunicou ao mercado e ao público em geral que iria suspender 93% da sua operação durante o mês de fevereiro de 2021, face ao período homólogo do ano anterior, por força das restrições aos voos e à mobilidade de pessoas impostas pelas autoridades dos países onde a TAP opera. Durante este período, a TAP continuou a garantir a mobilidade aérea nacional entre Lisboa, Porto, Madeira e Açores, e a assegurar ligações aéreas internacionais a destinos com comunidades portuguesas significativas – tais como Newark, Boston, Toronto, Madrid, Barcelona, Málaga, Valência, Amesterdão, Bruxelas, Genebra, Zurique, Luxemburgo, Paris, Nice, Toulouse, Marselha, Lyon, Milão, Roma, Bissau, Conacri, Dakar, Maputo, Praia, São Vicente e São Tomé e Príncipe.

### **Celebração de acordos de emergência com os sindicatos representativos de trabalhadores da TAP, programa de medidas laborais de adesão voluntária e adesão ao *layoff* clássico**

A 14 de janeiro de 2021 foi publicada em Diário da República a Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2021, que declarou a TAP, bem como a Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (“Portugália”) e a Cateringpor – Catering de Portugal, S.A. (“Cateringpor”), em situação económica difícil. Esta Resolução do Conselho de Ministros foi regulamentada através do Despacho n.º 818-A/2021, de 14 de janeiro de 2021 (publicado em Diário da República no dia 19 de janeiro de 2021), que determinou, entre outros, que a TAP, a Portugália e a Cateringpor deveriam dar início, no primeiro trimestre de 2021, ao processo negocial para a revisão ou revogação e substituição dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho de que fossem outorgantes, adaptando aqueles instrumentos à nova realidade competitiva das empresas e do setor onde operam, podendo esse processo

negocial ser antecedido de acordos de emergência temporários a ajustar com os sindicatos outorgantes, em alternativa ao regime sucedâneo de fixação de condições de trabalho.

Em conformidade com esta determinação, foi desenvolvido um processo de negociação conjunta, entre sindicatos, administração e o Governo Português, tendo em vista a celebração dos referidos acordos de emergência, procurando-se encontrar uma solução consensual sobre o caminho para viabilizar a reestruturação e recuperação da TAP. A 28 de fevereiro de 2021, a TAP comunicou ao mercado e ao público em geral que este processo tinha sido concluído favoravelmente, tendo todos os sindicatos, que representam uma vasta maioria dos trabalhadores da TAP, ratificado os acordos de emergência negociados (“Acordos de Emergência”).

Os Acordos de Emergência entraram em vigor a 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. Foi também anunciado que os colaboradores da TAP não sindicalizados beneficiam de um regime sucedâneo em tudo igual aos Acordos de Emergência em vigor no grupo profissional respetivo. Assim, a redução salarial aplicada para pessoal de terra e pessoal navegante comercial (PNC) é de 25% durante 4 anos e para pessoal navegante técnico (PNT) é de 50% diminuindo progressivamente até 35% em 4 anos, ambas as reduções apenas aplicáveis ao rendimento acima de EUR 1.330.

Em paralelo, a TAP desenvolveu um conjunto de medidas laborais de adesão voluntária para os seus colaboradores, que contempla rescisões por mútuo acordo, reformas antecipadas, pré-reformas, trabalho a tempo parcial, licenças sem vencimento. À data, ainda que permaneçam alguns casos em análise, houve 791 adesões ao programa voluntário de medidas laborais, representando um redimensionamento de cerca de 730 postos de trabalho. Adicionalmente, 49 colaboradores realizaram candidaturas espontâneas à Portugalia. A Empresa tem ainda a opção de adotar outro tipo de medidas para redimensionamento da Companhia, por forma a atingir a redução de custos prevista no Plano de Reestruturação.

A TAP anunciou ainda que iria recorrer ao *layoff* clássico, nos termos do disposto nos artigos 298.º e seguintes do Código do Trabalho. Neste âmbito, as medidas de redução dos períodos normais de trabalho ou de suspensão de contratos de trabalho tiveram início a 1 de março de 2021 e poder-se-ão prolongar por um período de até 12 meses, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 300.º, n.º 3 do Código do Trabalho. A adesão a este regime será avaliada mensal e individualmente, com vista a identificar se o mesmo deve ser mantido, alterado ou feito cessar, de acordo com as necessidades da Companhia.

#### **Acordo de compra de equipamentos à SPdH**

Tendo como quadro uma situação de carência de tesouraria da SPdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A. (a “SPdH”) e para evitar um cenário de disrupção na continuidade dos serviços de assistência em escala prestados à TAP, a 19 de março de 2021 a TAP adquiriu à SPdH determinados equipamentos, pelo preço global de EUR 6,97 milhões, tendo simultaneamente alugado os mesmos equipamentos à SPdH até 26 de julho de 2022.

Verificadas determinadas circunstâncias, a SPdH pode exercer uma opção de compra sobre os referidos equipamentos até 30 de maio de 2021.

## **6. PERSPETIVAS PARA 2021**

O negócio da TAP em 2021 (e do setor aéreo em geral) irá naturalmente depender da evolução da pandemia e do plano de vacinação que ditará a velocidade da recuperação económica doméstica e internacional, principalmente nos países que são os principais mercados da TAP. Como já referido, o Plano de Restruturação prevê uma recuperação lenta da atividade da Empresa, tentando acomodar a maior incerteza do setor no ano de 2021, tal como projetado pelos organismos do sector (IATA).

### **Frota**

No ano de 2021, está planeada a entrada em operação de 4 A321neo LR e 3 A320neo; executando a estratégia de aposta em aviões de menor dimensão para permitir reduzir custos e ter a flexibilidade operacional para crescer ao ritmo da procura, recorrendo à frota de medio curso tradicional caso a procura retome de forma mais célere, ou frota de menor dimensão, caso a retoma seja mais lenta.

### **Transporte Aéreo de Passageiros**

Apesar da já anunciada diminuição da capacidade que decorre do Plano de Reestruturação, a TAP continuará a otimizar as suas operações e a sua rede por forma a melhorar a rendibilidade, ajustando frequências nas rotas atuais e lançando novos destinos.

Os planos de capacidade da TAP para 2021 refletem a intenção de um retorno sustentável às operações, sujeitos à evolução da pandemia e subsequente levantamento das restrições à mobilidade. Sujeito à aprovação do Plano de Restruturação, antecipa-se poder atingir cerca de 60-70% da capacidade de 2019 no final do ano. A TAP continuará a diversificar a sua rede sempre que possível, alavancado na posição única de Lisboa, lançando o primeiro voo para o México para Cancun (março) e África do Sul, Cidade do Cabo, bem como operações sazonais de Verão para Zagreb, Djerba, Oujda, Agadir, Monastir, Fuerteventura, Ibiza e Santiago de Compostela, otimizando a capacidade disponível e maximizando as oportunidades.

### **Manutenção e Engenharia**

Para 2021, os desafios na área de manutenção mantêm-se, tendo em conta a expectativa de recuperação lenta do setor do transporte aéreo. A aposta irá continuar na adequação e organização da força de trabalho, adequando os serviços prestados às necessidades do mercado.

### **Carga**

Em 2021, existem boas perspetivas de mercado para o transporte aéreo de carga esperando-se crescimento face aos volumes de 2020. O crescimento do retalho *online* e voos para transporte de medicamentos e vacinas

continuam a ter uma procura elevada e a TAP Air Cargo espera continuar a aproveitar as oportunidades do mercado.

Em termos de mercados, mantém-se o foco no crescimento de cargas nos voos de retorno das Américas para a Europa. Por outro lado, a possibilidade de aumento da capacidade cargueira será certamente uma boa oportunidade para a TAP com a transformação de mais aviões em 2021, incluindo tipologia *narrow-body* para a logística de médio-curso.

### **O Compromisso da TAP com Portugal**

Durante a pandemia a TAP nunca deixou de assegurar todas as rotas de pessoas entre Portugal Continental e ilhas, bem como os voos de expatriados de vários destinos de presença da diáspora Portuguesa.

Em 2021 e no futuro, a TAP pretende assegurar todas as condições e contribuir para que o turismo em Portugal recupere e se desenvolva, em resultado de rotas e programas que a TAP consiga implementar, à semelhança do passado.

Por outro lado, a TAP pretende também, o mais rapidamente possível, continuar a ser um comprador ativo de todas as empresas Portuguesas suas fornecedoras, continuando a contribuir para a economia Portuguesa de forma indireta.

O compromisso da TAP com Portugal é um pressuposto da sua continuidade.

## **7. GOVERNO CORPORATIVO**

### **7.1 Participações qualificadas no capital social da sociedade a 31 de dezembro de 2020**

*Artigo 245.º-A, número 1, alínea c) do Código dos Valores Mobiliários<sup>1</sup> (“CVM”), aplicável ex vi artigo 245.º-A, número 6 do CVM*

<b>Titulares com participação qualificada</b>	<b>Capital/Direitos de Voto (%)</b>	<b>N.º de Ações</b>
TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS S.A.	100%	8.300.000
<b>Por sua vez, a acionista única TAP-Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. tem como acionistas titulares de participações qualificadas:</b>		
▪ Parpública – Participações Públicas (SGPS), S.A. (República Portuguesa, através da Direção Geral do Tesouro e Finanças, detém 100% do capital social)	50%	4.150.000
▪ República Portuguesa (através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças)	22,5%	1.867.500

<sup>1</sup> Decreto-Lei n.º 486/99 de 13 de novembro, conforme alterado.



---

▪ HPGB, SGPS, S.A.	22,5%	1.867.500
▪ Outros <sup>2</sup>	5%	415.000

## **7.2. Identificação de acionistas titulares de direitos especiais e descrição desses direitos**

*Artigo 245.º-A, número 1, alínea d) do CVM, aplicável ex vi artigo 245.º-A, número 6 do CVM*

A TAP SGPS não é titular de direitos especiais, na qualidade de acionista única da Sociedade.

## **7.3. Eventuais restrições em matéria de direito de voto, tais como limitações ao exercício do voto dependente da titularidade de um número ou percentagem de ações, prazos impostos para o exercício do direito de voto ou sistemas de destaque de direitos de conteúdo patrimonial**

*Artigo 245.º-A, número 1, alínea f) do CVM, aplicável ex vi artigo 245.º-A, número 6 do CVM*

Nos termos do artigo 9.º, número 2 dos estatutos da Sociedade, a cada 100 (cem) ações corresponde 1 (um) voto na Assembleia Geral de acionistas, podendo os acionistas possuidores de um número inferior a 100 (cem) ações da Sociedade agrupar-se de forma a reunirem as condições necessárias ao exercício conjunto do direito de voto.

Além desta limitação ao exercício do voto baseada no número de ações da Sociedade, não existem restrições ou limitações em matéria de direitos de voto, nem quaisquer sistemas de destaque de direitos de conteúdo patrimonial.

Nos termos do artigo 9.º, número 3 dos estatutos da Sociedade, para conferir direito a voto, as ações deverão estar averbadas em nome dos respetivos titulares no livro de registo da Sociedade pelo menos 15 (quinze) dias antes da data marcada para a reunião da Assembleia Geral.

Os acionistas poderão fazer-se representar nas reuniões da Assembleia Geral nos termos da legislação aplicável. De acordo com o disposto no artigo 9.º, número 4 dos estatutos da Sociedade, os acionistas podem fazer-se representar nas reuniões da Assembleia Geral desde que o façam através de carta dirigida ao Presidente da Mesa da Assembleia Geral até ao início dos trabalhos.

O voto por correspondência é permitido nos termos do artigo 9.º, número 10 dos estatutos da Sociedade, podendo os acionistas exercer o seu direito de voto por correspondência mediante carta entregue em mão ao Presidente da Mesa da Assembleia Geral ou enviada por correio registado com aviso de receção para a sede social da

---

<sup>2</sup> Em 10 de abril de 2017, foi lançada uma oferta pública de venda de ações da TAP SGPS reservada a trabalhadores da TAP SGPS e de outras sociedades do Grupo TAP, no âmbito do processo de reprivatização indireta do capital social da TAP, de acordo com o disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 42-A/2017, de 23 de março de 2017, na sequência da qual trabalhadores do Grupo TAP adquiriram um total de 75.000 ações representativas de 5% do capital social e dos direitos de voto da TAP SGPS, tendo já parte dessas ações sido alienada a favor de terceiros.

Sociedade, com pelo menos 3 (três) dias úteis de antecedência em relação à data da reunião da Assembleia Geral, salvo se prazo superior constar da convocatória da Assembleia Geral.

Finalmente, de acordo com o disposto no artigo 9.º, número 11 dos estatutos da Sociedade, o direito de voto pode ser exercido por via eletrónica, de acordo com requisitos que assegurem a sua autenticidade, os quais devem ser definidos pelo Presidente da Mesa da Assembleia Geral na convocatória da Assembleia Geral.

#### **7.4. Regras aplicáveis à nomeação e substituição dos membros do órgão de administração e à alteração dos estatutos da Sociedade**

*Artigo 245.º-A, número 1, alínea h) do CVM, aplicável ex vi artigo 245.º-A, número 6 do CVM*

O Conselho de Administração da Sociedade é composto por um mínimo de 3 (três) e um máximo de 11 (onze) membros. Atualmente, o Conselho de Administração da Sociedade é composto por 4 (quatro) membros, incluindo o Presidente do Conselho de Administração. Os membros do Conselho de Administração, incluindo o seu presidente, são eleitos em Assembleia Geral, exercendo as suas funções por um período de 3 (três) anos, renovável nos termos legalmente autorizados.

Nos termos do artigo 13.º, número 2 dos estatutos da Sociedade, o Conselho de Administração pode delegar, nos limites estabelecidos na lei, a gestão corrente da Sociedade num ou mais administradores delegados ou numa Comissão Executiva. O Conselho de Administração deliberou a constituição de uma Comissão Executiva, composta por 3 (três) membros à data de 31 de dezembro de 2020, incluindo o seu Presidente (*vide* secção 7.5. *infra*).

No que se refere à falta e substituição de administradores, o artigo 12.º, número 3 dos estatutos da Sociedade determinam que a falta de um administrador a mais de 4 (quatro) reuniões seguidas ou a 6 (seis) reuniões interpoladas do Conselho de Administração, sem justificação aceite pelos restantes membros do Conselho de Administração, conduz à situação de falta definitiva. Faltando definitivamente um administrador, a sua substituição deverá ser realizada nos termos da legislação aplicável, nomeadamente de acordo com as disposições dos artigos 393.º e seguintes do Código das Sociedades Comerciais.<sup>3</sup>

Nos termos do artigo 10.º, número 2 dos estatutos da Sociedade, a Assembleia Geral só pode deliberar, em primeira convocação, desde que se encontrem presentes ou representados acionistas titulares de ações representativas de, pelo menos, 51% (cinquenta e um por cento) do capital social da Sociedade. Nos termos do número 4 do artigo 10.º dos estatutos da Sociedade, as deliberações da Assembleia Geral sobre alterações dos estatutos da Sociedade devem ser aprovadas por maioria qualificada de dois terços dos votos emitidos, salvo se a deliberação for tomada em Assembleia Geral reunida em segunda convocação em que estejam presentes, ou devidamente representados, acionistas titulares de, pelo menos, metade do capital social com direito de voto, caso em que as referidas deliberações de alteração de estatutos da Sociedade podem ser tomadas por maioria simples dos votos emitidos.

---

<sup>3</sup> Decreto-Lei n.º 76-A/2006 de 29 de março, conforme alterado.

## **7.5. Poderes do órgão de administração, nomeadamente no que respeita a deliberações de aumento do capital**

*Artigo 245.º-A, número 1, alínea i) do Código dos Valores Mobiliários, aplicável ex vi artigo 245.º-A, número 6*

O Conselho de Administração gere os negócios e a atividade da Sociedade, podendo decidir sobre qualquer matéria relacionada com a gestão da Sociedade, estando vinculado pelas deliberações da Assembleia Geral de acionistas da Sociedade nos termos dos estatutos da Sociedade e da legislação aplicável.

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos da Sociedade, compete especificamente ao Conselho de Administração:

- a) Gerir as atividades da Sociedade;
- b) Gerir os negócios sociais e praticar todos os atos relativos ao objeto social que não caibam na competência atribuída a outros órgãos da Sociedade;
- c) Adquirir, alienar ou onerar direitos ou bens móveis e imóveis e participações sociais;
- d) Contrair empréstimos no mercado financeiro nacional ou estrangeiro;
- e) Deliberar sobre a emissão de obrigações ou outros valores mobiliários, dentro dos limites para tanto anualmente fixados pela Assembleia Geral (nos termos do disposto na alínea f) do artigo 11.º dos estatutos da Sociedade);
- f) Representar a Sociedade em juízo e fora dele, ativa e passivamente, podendo desistir, transigir e confessar em quaisquer pleitos e, bem assim, celebrar convenções de arbitragem;
- g) Estabelecer a organização técnico-administrativa da Sociedade e as normas do seu funcionamento interno;
- h) Constituir mandatários com os poderes considerados convenientes;
- i) Exercer as demais competências que lhe sejam atribuídas pela lei ou pela Assembleia Geral de acionistas.

Nos termos dos estatutos da Sociedade, o Conselho de Administração fixa as datas ou periodicidade das suas reuniões, devendo reunir, pelo menos, uma vez em cada trimestre e sempre que seja convocado pelo Presidente, por sua iniciativa e, na sua ausência ou impedimento, pelo seu substituto ou a requerimento de dois administradores ou a pedido do órgão de fiscalização.

O Conselho de Administração não pode deliberar sem que esteja presente ou representada a maioria dos seus membros, salvo por motivo de urgência, como tal reconhecida pelo Presidente ou pelo seu substituto na sua ausência ou impedimento, caso em que os votos podem ser expressos por correspondência.

As deliberações do Conselho de Administração são tomadas por maioria dos votos dos seus membros, não se contando as abstenções.

De acordo com os estatutos da TAP, o Conselho de Administração pode delegar, nos limites estabelecidos pela lei, a gestão corrente da TAP num ou mais administradores delegados ou numa Comissão Executiva.

Em 31 de janeiro de 2018 o Conselho de Administração deliberou a constituição de uma Comissão Executiva para o triénio 2018-2020, tendo aprovado igualmente o seu regulamento.

Foram delegados na Comissão Executiva, de acordo com o disposto nos números 3 e 4 do artigo 407.º do Código das Sociedades Comerciais e nos números 2 e 3 do artigo 13.º dos estatutos da Sociedade, a gestão corrente da Sociedade, que inclui, nomeadamente, e no quadro das políticas gerais aprovadas pelo Conselho de Administração, a prática dos seguintes atos:

- a) Direção da atividade da Sociedade de acordo com o orçamento anual aprovado pelo Conselho de Administração;
- b) Preparação do orçamento anual da Sociedade para efeitos de aprovação pelo Conselho de Administração;
- c) Contratação e exercício do poder disciplinar, de direção e de supervisão dos trabalhadores da Sociedade e, bem assim, representação da Sociedade nas suas relações com os trabalhadores;
- d) Preparação e apresentação aos demais administradores, dos elementos necessários às deliberações a tomar pelo Conselho de Administração, de acordo com a respetiva agenda;
- e) Apresentação ao Conselho de Administração dos assuntos que requeiram estudos técnicos específicos;
- f) Gestão financeira, operacional, comercial, administrativa, publicitária e promocional da Sociedade;
- g) Negociação e celebração de todos os contratos necessários ou convenientes para a prossecução do objeto social da Sociedade, com exceção de contratos que impliquem a contratação, alteração ou cessação de quaisquer empréstimos ou emissão de títulos de dívida, de que sejam parte a Sociedade e/ou qualquer uma das sociedades por ela participadas, de montante individual superior a 30% (trinta por cento) dos ativos totais do Grupo TAP; a concessão de garantias pela Sociedade e/ou qualquer uma das suas participadas; a aprovação de investimentos ou outras despesas de capital da Sociedade e/ou das suas participadas de valor individual superior a 30% (trinta por cento) das receitas consolidadas do Grupo TAP, a aprovação, alteração ou cessação de contratos de parceria ou de *joint-venture* de que sejam parte a Sociedade e/ou qualquer sua participada, de valor individual superior a 30% (trinta por cento) das receitas consolidadas do Grupo TAP; a aquisição, oneração ou venda de ativos do Emitente e/ou de qualquer uma das suas participadas, de valor individual superior a 30% (trinta por cento) das receitas consolidadas do Grupo TAP, a aquisição ou alienação de controlo sobre outras sociedades pela TAP; a transmissão de ações representativas de qualquer sociedade do Grupo TAP;
- h) Abrir contas bancárias, negociar condições financeiras com os bancos, efetuar pagamentos, fazer depósitos ou levantar dinheiro das contas bancárias da Sociedade;
- i) Representar a Sociedade perante quaisquer ministérios, direções gerais, departamentos governamentais, câmaras municipais e quaisquer repartições públicas ou de outras entidades, públicas ou privadas;
- j) Representar a Sociedade perante todos os tribunais, sejam civis, penais, administrativos, de trabalho e fiscais em todas as instâncias, apresentando petições, pedidos, requerimentos, contestações, reconvenções, apresentando provas e interpondo recursos ordinários ou extraordinários; transigir em todo o tipo de casos e diferendos, desistir de ações ou recursos, definindo livremente as condições, acordos e obrigações consideradas convenientes; transigir e desistir em qualquer tribunal, em todos os

pleitos de natureza civil, penal, administrativa e fiscal, com as mais amplas faculdades, em nome da Sociedade.

Para além das matérias que são da exclusiva responsabilidade do Conselho de Administração de acordo com a lei, a Comissão Executiva também não pode deliberar sobre as seguintes matérias:

- a) Aprovação ou alteração do plano de negócios ou do orçamento anual da Sociedade;
- b) Nomeação de membros dos órgãos sociais de sociedades participadas pela Sociedade ou de sociedades relacionadas com a Sociedade;
- c) Aprovação, alteração ou cessação de quaisquer empréstimos, ou emissão de títulos de dívida, de que sejam parte a Sociedade e/ou qualquer uma das sociedades participadas pela TAP SGPS, de montante individual superior a 30% (trinta por cento) dos ativos totais do Grupo TAP;
- d) Concessão de garantias pela Sociedade e/ou qualquer uma das sociedades por ela participadas;
- e) Aprovação de quaisquer investimentos ou outras despesas de capital da Sociedade e/ou de qualquer uma das sociedades por ela participadas, de valor individual superior a 30% das receitas consolidadas do Grupo TAP;
- f) Aprovação, alteração ou cessação de contratos de parceria ou de joint-venture de que sejam parte a Sociedade e/ou qualquer uma das sociedades por ela participadas, de valor individual superior a 30% das receitas consolidadas do Grupo TAP;
- g) Aquisição, oneração ou venda de ativos da Sociedade e/ou de qualquer uma das sociedades por ela participadas, de valor individual superior a 30% das receitas consolidadas do Grupo TAP;
- h) Aquisição ou alienação de controlo sobre qualquer outra sociedade pela Sociedade;
- i) Transmissão de ações representativas de qualquer sociedade do Grupo TAP;
- j) Dar início a um procedimento de insolvência ou a um processo especial de revitalização da Sociedade;

- k) Determinação do sentido de voto pela Sociedade nas assembleias gerais de quaisquer das suas participadas, com respeito às deliberações de acionistas dessas participadas nas seguintes matérias:
- (i) Alteração dos estatutos de qualquer uma das sociedades participadas pela Sociedade;
  - (ii) Alteração à política de distribuição de dividendos de qualquer uma das sociedades participadas pela Sociedade;
  - (iii) Fusão, cisão, aumentos e reduções de capital social, transformação, liquidação ou dissolução, de qualquer uma das sociedades participadas pela Sociedade;
  - (iv) Realização e reembolso de prestações acessórias e, bem assim, os respetivos termos e condições.

A Comissão Executiva reunirá sempre que convocada pelo seu Presidente ou por dois dos seus membros, com uma antecedência mínima de 5 (cinco) dias, devendo ter uma periodicidade mínima mensal, podendo ser estabelecido um calendário anual.

A Comissão Executiva não pode deliberar sem que esteja presente ou representada a maioria dos seus membros e dos que votem por correspondência, nos termos do n.º 4 do artigo 14.º dos estatutos da Sociedade.

As deliberações da Comissão Executiva são tomadas por maioria simples dos votos, tendo o Presidente voto de qualidade em caso de empate.

Finalmente, no que se refere a aumentos do capital social da Sociedade, embora o artigo 456.º do Código das Sociedades estabeleça que o contrato de sociedade pode autorizar o órgão de administração a aprovar aumentos de capital por entradas em dinheiro aumentar o capital, os estatutos da Sociedade não conferem tais poderes ao Conselho de Administração.

#### **7.6. Principais elementos dos sistemas de controlo interno e de gestão de risco implementados na Sociedade relativamente ao processo de divulgação de informação financeira**

*Artigo 245.º-A, número 1, alínea m) do CVM, aplicável ex vi artigo 245.º-A, número 6 do CVM*

É responsabilidade do Conselho de Administração garantir a divulgação de informação financeira idónea que represente fielmente a situação financeira da Empresa em cada momento, no cumprimento da legislação e da regulamentação aplicáveis.

No que concerne à qualidade da informação financeira que é alvo de divulgação pública, esta resulta de um processo de *reporting* financeiro que é assegurado pelas áreas centrais de serviços, sujeito a procedimentos e controlos internos do Grupo TAP, sendo monitorizado pelo Conselho de Administração e Comité de Auditoria em Matérias Financeiras do Grupo TAP. Em particular, em relação às contas anuais e semestrais, os documentos são enviados ao Conselho de Administração, que os aprovam, antes de serem divulgados.

Adicionalmente, compete ao Conselho Fiscal fiscalizar a adequação do processo de preparação e de divulgação de informação financeira pelo Conselho de Administração.

### **7.7. Comissões especializadas no seio do órgão de administração**

No âmbito do modelo de *governance* da TAP, importa ainda fazer menção à existência de três comissões especializadas – a Comissão de Estratégia, a Comissão de Auditoria e Matérias Financeiras e a Comissão de Recursos Humanos – as quais funcionam ao nível da acionista única TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., tendo sido criadas no seio do respetivo órgão de administração.

## **8. GESTÃO DO RISCO**

### **8.1. Sistema de Controlo Interno**

A Direção de Auditoria Interna, através da monitorização dos sistemas de controlo interno, tem um papel ativo no desenvolvimento e robustez do processo da mitigação do risco, acompanhando a sua efetividade, eficácia e adequação, alinhada com os objetivos estratégicos da Empresa e bem assim continuar a desenvolver controlos internos preventivos e detetivos eficazes, de forma a fortalecer a sua cultura de Compliance.

Considerando a envolvente externa complexa do Grupo TAP com a multiplicidade de riscos inerentes à sua atividade é fundamental a implementação de sistemas de controlo interno e de gestão de risco adequados, que mitiguem a exposição da Empresa ao risco.

O controlo interno surge assim, como um instrumento de melhoria e aperfeiçoamento de processos, baseado nas normas, procedimentos e estruturas do Grupo TAP, que permite à Administração gerir a sua estratégia e objetivos de forma eficiente, otimizando os seus recursos.

O ambiente de controlo interno eficaz no Grupo TAP tem uma filosofia *Top Down* com o patrocínio da gestão de topo, sendo comunicado a todos os colaboradores a importância do cumprimento dos procedimentos instituídos, em linha com elevados padrões de conduta, refletindo um compromisso com os valores éticos, responsabilidades, políticas, normas e procedimentos.

### **8.2. Principais Riscos**

As organizações encontram-se constantemente sujeitas a diversos acontecimentos que as podem favorecer ou expor a novos desafios, alguns dos quais com potenciais impactos negativos, nas suas mais diversas vertentes, podendo afetar a sua atividade, os seus mercados, a sua imagem, a sua rentabilidade e o seu valor patrimonial.

O COVID-19 marcou o ano de 2020 a nível global, impactando diretamente a saúde e a envolvente económica nacional e internacional. Como forma de mitigar a disseminação do vírus foram implementadas diversas medidas com especial destaque, dado o seu impacto na atividade do Grupo, às restrições impostas à circulação de pessoas, complementadas, em muitos países com confinamento obrigatório. Além do choque económico, outros riscos estão direta ou indiretamente associados à pandemia e foram abordados no Relatório de Riscos Globais 2020 do Fórum Económico Mundial, que agrupou os principais riscos nas seguintes categorias: (i) vulnerabilidades económicas, (ii) tensões políticas, (iii) tensões sociais, (iv) instabilidade tecnológica e (v) ambientais.

No âmbito do Grupo TAP as referidas categorias podem ser contextualizadas como se segue:

## Vulnerabilidades Económicas

A TAP tinha previsto para o ano de 2020, no seu plano estratégico, um cenário de crescimento, com aumento no número de frequências e no número de destinos (abertura de novas rotas), nomeadamente para o continente americano, com o objetivo de consolidar a sua posição no mercado brasileiro e de aumentar a sua presença no mercado norte americano. O crescimento previsto foi travado devido à pandemia, muito impactado pelo confinamento imposto pelas autoridades nacionais e de outros diversos países.

A conseqüente redução da operação teve um impacto direto na liquidez da Empresa, com a queda das vendas, a diminuição das receitas, realçando também a necessidade de efetuar reembolsos aos passageiros decorrentes do elevado número de cancelamentos de voos, consequência das medidas implementadas a nível internacional. De forma a mitigar o risco de liquidez foi implementado um plano de pagamentos a fornecedores, foram renegociadas cláusulas contratuais e implementada uma gestão das cadeias de abastecimento e de stocks, entre outras iniciativas.

Adicionalmente a TAP enfrenta outros riscos financeiros incluindo os associados à subida do preço das licenças de CO2, flutuações de taxas de câmbio, risco de taxa de juro, crédito e gestão do capital.

## Tensões Geopolíticas

A pandemia desenvolveu novos riscos dos quais salientamos a restrição à circulação de cidadãos não residentes o que teve um impacto significativo nas principais rotas da Empresa, impondo desafios adicionais ao nível da gestão da operação, da oferta, da procura e de recursos.

## Tensão Social

O impacto económico decorrente da pandemia será um fator relevante no aumento do desemprego e no potenciar das desigualdades sociais podendo conduzir a uma erosão da coesão social, sobretudo no redimensionamento do quadro de pessoal que a empresa tem levado e continuará a levar a cabo, assim como as medidas com impacto na compensação e benefícios dos colaboradores.

O Grupo TAP durante o ano de 2020 teve como principal preocupação implementar medidas que permitissem proteger a saúde e a segurança dos seus clientes e dos seus colaboradores, com especial relevância para as suas tripulações e trabalhadores com contacto direto com os passageiros. Foram implementados “*guidelines*” com as principais medidas emanadas pelas autoridades competentes, com especial destaque para “TAP *Clean & Safe*”, e dada ênfase a ações de formação e de esclarecimento, com divulgação de regras e dos cuidados a seguir.

## Instabilidade Tecnológica

Resultado do confinamento e das restrições de circulação verificou-se um acesso cada vez mais generalizado e uma maior utilização dos canais digitais para compras *online*, teletrabalho e educação, uma tendência que deverá manter-se para os próximos tempos, mas que não deixa de ter riscos associados. O aumento do risco de fraude e intrusão digital, associado nomeadamente à necessidade de ajuste de processos decorrentes das novas realidades de acesso e comunicação, geraram novos desafios às empresas no combate aos ciberataques, com possibilidade da manipulação de dados e da informação, envolvendo:

- o *Phishing*.
- o *Maleware (ransomeware, spyware, adware, malevertising)*.



- o *Denial-of Service Attack (DDoS Attack)*.
- o Engenharia Social.

No Grupo TAP, a nova realidade obrigou a que, de um dia para o outro e em larga escala, fosse necessário e possível a implementação do teletrabalho, o que apesar de potenciar um aumento na vulnerabilidade de ataques cibernéticos, foi devidamente acompanhado e monitorizado pela área responsável pela Segurança informática do Grupo TAP. Os colaboradores tiveram de aceder às infraestruturas por meio de dispositivos pessoais ou canais abertos voltados para a Internet. O ambiente de IT e de segurança da informação alterou-se, sendo necessário garantir que estão a ser mitigados todos os riscos daí decorrentes.

### **Ambiental**

Com o aparecimento da pandemia, os riscos ambientais nomeadamente as mudanças climáticas levaram a uma crescente preocupação para a implementação de uma economia mais verde e em que as empresas terão de cumprir com metas ambientais. Os seus clientes, especialmente as novas gerações, estão cada vez mais atentas a esta temática, o que, aliado a um poder de mobilização, poderá causar impactos graves na reputação das organizações. O Grupo TAP, nos últimos anos, remodelou significativamente a sua frota substituindo as suas aeronaves mais antigas por modelos mais recentes e eficientes a nível de consumo de combustível, implementou medidas para redução do ruído nos aeroportos e está atenta para a implementação do mecanismo CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) com o objetivo do controlo e redução das emissões de CO<sub>2</sub>.

### **8.3. Metodologia de Análise**

O processo metodológico utilizado para efetuar o *Risk Assessment* do Grupo TAP, traduz-se na utilização de um instrumental analítico - *Corporate Risk Management* ("CRM"), baseado na metodologia do *Committee of Sponsoring Organizations (COSO)* do *Institute of Internal Auditors (IIA)* através da qual os gestores, após identificarem os riscos a que estão sujeitas as áreas pelas quais são responsáveis, definem uma estratégia de gestão dos mesmos, que passa por:

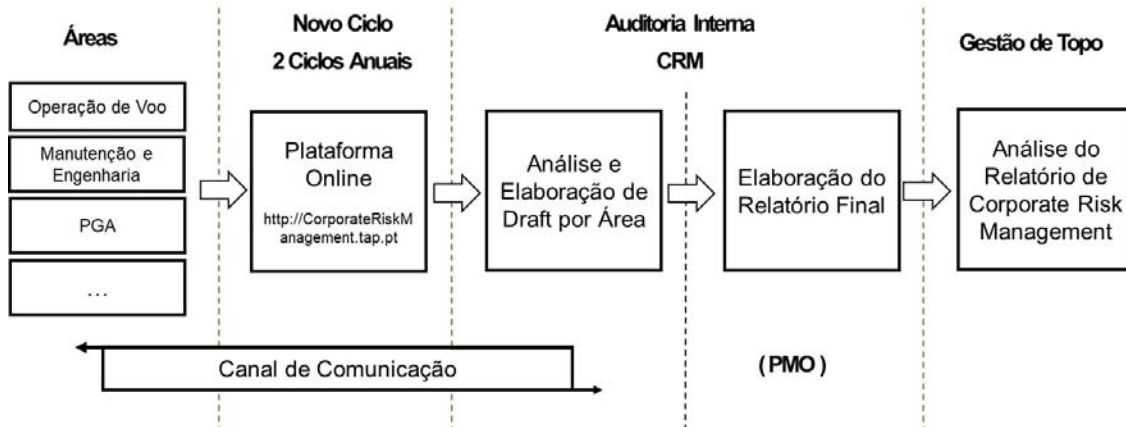
- Aceitar - caso o nível de risco monitorizado se encontre no intervalo de variação em conformidade com o estabelecido pela organização;
- Partilhar/Transferir - através da constituição de contratos de seguro ou de outsourcing de funções;
- Mitigar - através de procedimentos que permitam minimizar o impacto, bem como controlar o processo no patamar de risco considerado como aceitável para a organização;

Outra estratégia possível é a de não-aceitação, "*no go*" do processo ou atuação, sempre que o nível de risco não é adequado à operação pretendida e ao perfil de "apetite" ao risco da organização.

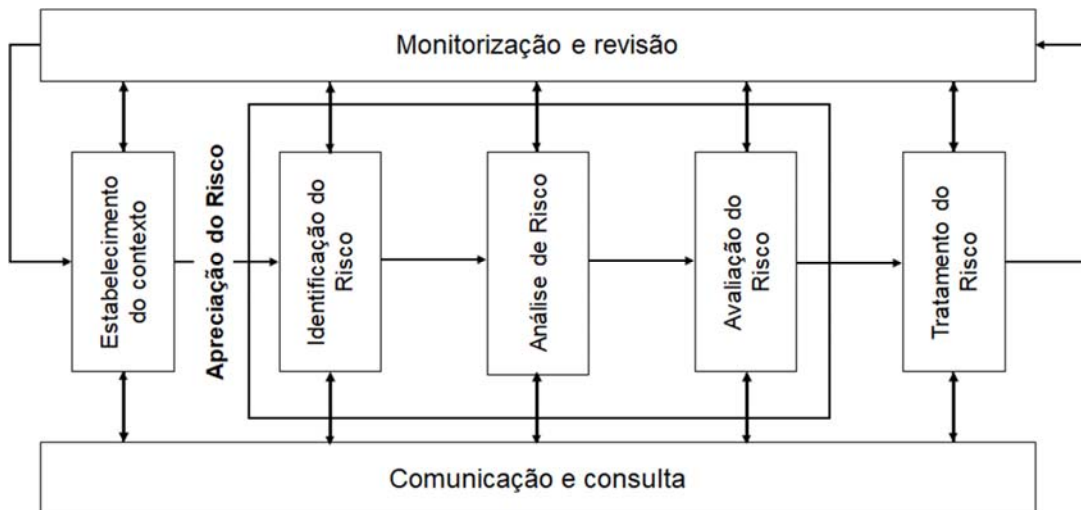
A elaboração do relatório CRM pretende dar execução às indicações fornecidas por normas e processos internacionalmente aceites sobre gestão de risco, de que se salientam de que se salientam a Norma de Gestão de Riscos (2003) da FERMA, o documento "Enterprise Risk Management - An Integrated Framework" (2016) do COSO e a ISO31000:2009, "Risk Management-Principles and Guidelines" e insere-se no âmbito das melhores práticas, que auxiliam as organizações a delegar e coordenar as tarefas essenciais de gestão e monitorização de riscos. Este documento abrange a realidade da TAP e aplica o instrumental metodológico denominado "Modelo

das Três Linhas de Defesa”, decorrente da 8th EU Company Law Directive da ECIIA/FERMA, recentemente atualizado para Modelo da Três Linhas (IIA 2020).

Em termos de fluxograma do processo de CRM podemos evidenciar as seguintes fases:



Subjacente a este ciclo descrito está a sua monitorização e revisão, uma vez que só assim se garante a efetividade do ciclo e a comunicação e consulta de todos os envolvidos, dado só ser possível uma prevenção e mitigação efetiva em organizações onde todos se sentem comprometidos com a mitigação do risco, comunicando todas as situações que potenciam perdas.



Num trabalho concertado entre as áreas envolvidas, foi criada uma matriz de tipologia do risco (figura abaixo, Tipologia de Risco), permitindo uma uniformização da informação na plataforma e garantindo desta forma um processo de análise coerente da informação enviada por parte das áreas assim como uma comparação entre períodos homólogos.

## Tipologia de Risco

Interno							Externo	
Risco no Negócio Base	Risco Processos Subsidiários	Riscos Isolados	Riscos Contratuais	Risco Jurídico	Riscos Financeiros	Riscos Operacionais	Restantes Riscos Externos	Riscos de Mercado
Cientes	Certificações	Risco Isolado	Alterações Contratuais	Contencioso	Ativos	Incêndio e prevenção	Ataque Cibernético	Atratividade do Mercado
Fornecedores	Fatores Técnicos	Conflito de Interesses	Corrupção e Fraude	Fiscal	Branqueamento de Capitais	Manutenção	Catástrofes	Concorrência
Instalações	Fusões e Aquisições	Controlo Interno	Garantias de Pagamento	Jurídico	Preço Combustível	Operacional <sup>1</sup>	Envolvente Económica e Geopolítica	Distribuição
Marcas Próprias	Indemnizações	Actos ilícitos		Organização Interna	Capital	Saúde e Segurança Trabalho	Envolvente Social	Evolução do Sector
Marketing	Informáticos	Fraude			Taxas de Juro	Tecnologias Informação	Epidemias / Pandemias	Normativo Legal
Produtos	Infraestruturas	Informação (ConfPriv)			Tesouraria/Liquidez		Mudança Climáticas e Sustentabilidade Ambiental	Novas Tecnologias
Recursos Humanos	Protecção de Dados	Projetos					Infraestruturas Aeroportuárias	Novos Produtos
Segurança	Saúde Pública	Relacionamento Interpessoal					Impostos	Organização Comercial
		Responsabilidade Sociais					Segurança (Security Providers)	
		Subsidiárias					Parcerias	
		Compromissos Institucionais					Taxas de Câmbio	

<sup>1</sup> Eventos que colocam em causa o normal funcionamento da Empresa (direta ou indiretamente), como por exemplo aumento da frota e impacto na operação; aumento do número de destinos e todos o processo de preparação para novas escalas/realidades; 1º cliente de novo modelo de aeronave; indisponibilidade de sistemas informáticos críticos para a atividade.

### 8.4. Conclusões do processo CRM

Como resultado do processo de CRM destacam-se o risco operacional relacionado com a pandemia e o reforço dos riscos de Recursos Humanos e da Tesouraria e Liquidez ao nível de riscos internos. Nos riscos externos o surgimento do risco de Epidemias/Pandemias e o reforço para os riscos de Ataques Cibernéticos, da Envolvente Económica e Geopolítica e das Infraestruturas Aeroportuárias. Apresenta-se de seguida o sumário dos principais seis riscos internos e externos em 2020 e como evoluiu o seu peso no total face ao anterior:

Posição	Riscos Internos	2020	2019
1	Operacional	16%	22%
2	Recursos Humanos	12%	10%
3	Tesouraria/Liquidez	7%	3%
4	Fornecedores	6%	4%
5	Protecção de Dados	6%	5%
6	Cientes	5%	4%

Posição	Riscos Externos	2020	2019
1	Epidemias/Pandemias	12%	-
2	Ataque Cibernético	11%	10%
3	Normativo Legal	11%	12%
4	Envolvente Económica e Geopolítica	10%	9%
5	Infraestruturas Aeroportuárias	10%	7%
6	Evolução do Sector	9%	8%

## ANEXOS

### I – MENÇÕES OBRIGATÓRIAS

#### 1. Ações Próprias

(Artigos 66.º, n.º 5, alínea d) e 325.º-A n.º 1 do Código das Sociedades Comerciais)

Durante o exercício de 2020 a TAP não adquiriu nem alienou ações próprias.

A 31 de dezembro de 2020, a TAP não era detentora de ações próprias.

#### 2. Indicação do número de ações e obrigações detidos por membros dos órgãos de administração e de fiscalização, e todas as aquisições, onerações ou cessações de titularidade, por qualquer causa, de ações e obrigações da Empresa e de sociedades com as quais esteja em relação de domínio ou de grupo

(Artigo 447.º n.º 5 do Código das Sociedades Comerciais)

Durante o exercício de 2020 não se verificaram transações para efeitos do artigo 447.º do Código das Sociedades Comerciais.

#### 3. Montante anual da remuneração auferida pelos membros dos órgãos de administração e fiscalização da sociedade em 2020

(Artigo 3.º da Lei n.º 28/2009 de 19 de junho, aplicável por força do artigo 3.º do Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria aprovado pela Lei n.º 148/2015 de 9 de setembro) Os membros dos órgãos de administração e de fiscalização da Sociedade são também membros dos órgãos de administração e de fiscalização da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., sendo remunerados pelo desempenho destas funções no âmbito desta última sociedade. Os membros dos órgãos de administração e de fiscalização da Sociedade não recebem uma remuneração adicional pelo desempenho das suas funções noutras empresas do Grupo TAP (incluindo a Sociedade). Existe, porém, uma exceção, relativa ao membro do conselho fiscal da Sociedade, Susana Rodrigues, que não é membro do conselho fiscal da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., tendo sido remunerada pela TAP em 2020 no montante de EUR 41.170,84.

#### 4. Crédito a entidades participadas e respetivas posições credoras ou devedoras

(Artigo 5.º n.º 4 do Decreto-Lei n.º 495/88 de 30 de dezembro, com a nova redação dada pelo Decreto-Lei n.º 318/94 de 24 de dezembro)

Sobre o crédito a entidades participadas e respetivas posições credoras e devedoras deverá ser consultada a nota 38 Partes Relacionadas das demonstrações financeiras individuais.

#### 5. Autorizações concedidas a negócios entre a Sociedade e os seus administradores

(Artigo 66.º n.º 5, alínea e) e 397.º do Código das Sociedades Comerciais)

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

Sobre os negócios entre a Sociedade e os seus administradores deverá ser consultada a nota 38 das demonstrações financeiras consolidadas.

---

## **II – DECLARAÇÃO EMITIDA NOS TERMOS DO ARTIGO 245 DO CÓDIGO DOS VALORES MOBILIÁRIOS**

Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 245.º, n.º 1, alínea c) do Código dos Valores Mobiliários, os membros do Conselho de Administração da Transportes Aéreos Portugueses, S.A., abaixo identificados, declaram que, tanto quanto é do seu conhecimento, o relatório de gestão, as demonstrações financeiras anuais, a certificação legal de contas e demais documentos de prestação de contas, foram elaborados 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 Sociedade e das empresas incluídas no perímetro da consolidação e que o relatório de gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição da Sociedade e das empresas incluídas no perímetro da consolidação, contendo uma descrição dos principais riscos e incertezas com que a Sociedade e as empresas incluídas no perímetro da consolidação se defrontam.

Lisboa, 21 de abril de 2021

### **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho  
Presidente do Conselho de Administração

Ramiro José Oliveira Sequeira  
Vogal do Conselho de Administração e Vogal da Comissão Executiva

Alexandra Margarida Vieira Reis  
Vogal do Conselho de Administração e Vogal da Comissão Executiva

José Manuel Silva Rodrigues  
Vogal do Conselho de Administração

### III – INFORMAÇÃO NÃO FINANCEIRA CONSOLIDADA

Esta secção descreve o desenvolvimento, o desempenho, a posição e o impacto das atividades da TAP em relação a: questões ambientais, sociais e laborais; igualdade de género; não discriminação; respeito pelos direitos humanos e prevenção de suborno e corrupção.

#### AMBIENTE

A TAP procura ser cada vez mais eficiente na sua atividade, dando resposta aos enormes desafios que diariamente se colocam à operação e que vão para além da atividade de transporte aéreo, estendendo-se também às instalações nas quais a TAP opera, e a uma atividade industrial de grande dimensão, de manutenção de aeronaves, motores e componentes. Até 2019 a TAP melhorou consistentemente vários indicadores de desempenho ambiental, reflexo de uma operação cada vez mais otimizada, mas em 2020, com a redução drástica da atividade decorrente da pandemia de COVID-19, a TAP viu-se obrigada a suspender alguns dos seus projetos e a ajustar *targets* ambientais.

Em 2020, a TAP associou-se à cidade de Lisboa no âmbito da iniciativa “Lisboa Capital Verde Europeia”, assinando uma carta de compromisso ambiental com um conjunto de medidas que visam a melhoria do desempenho ambiental da Empresa. Face à situação de pandemia, algumas destas medidas foram temporariamente condicionadas, sendo, no entanto, esperado que estas possam ser retomadas já no segundo semestre de 2021.

Portugal é um Estado aderente da Fase Voluntária (2021-2026) do *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA) da *International Civil Aviation Organization* (ICAO), que estabelece a obrigatoriedade, por parte das companhias aéreas, de compensação do crescimento das emissões de CO<sub>2</sub> de voos internacionais. À semelhança de 2019, em 2020 a TAP teve como obrigação a monitorização, reporte e verificação acreditada das suas emissões. Originalmente, as emissões do biénio 2019-2020 constituiriam a base para o CORSIA, mas considerando o elevado impacto da pandemia de COVID-19 no setor da aviação, a ICAO deliberou em junho de 2020, que para o cálculo dos valores base para a fase piloto (2021-2023), apenas será considerado o ano de 2019. Deste modo será possível evitar o que seria um peso económico insustentável para o setor, que registou em 2020 uma queda acentuada das emissões da aviação internacional para os níveis de 1990. Em linha com a redução na indústria, as emissões de CO<sub>2</sub> da TAP reduziram cerca de 60% face ao ano anterior.

A pandemia teve igualmente repercussões nas atividades desenvolvidas no campus TAP. A quebra da atividade industrial, aliada à redução de trabalhadores em permanência nas instalações da Empresa, levou a uma redução substancial da produção de resíduos (-54% face a 2019), bem como uma quebra de cerca de 32% no consumo de gás natural e de 14% no consumo de água relativamente a 2019.

Ao longo dos anos, a TAP tem acompanhado e implementado várias iniciativas ambientais. Nas instalações de Manutenção & Engenharia, em Lisboa, são seguidos rigorosos requisitos legais e normativos, salvaguardados através do cumprimento e controlo rigoroso dos processos definidos, bem como de várias auditorias ambientais que permitem uma constante identificação e mitigação dos riscos associados às atividades da Empresa. Adicionalmente, algumas das instalações detêm uma Licença Ambiental da Agência Portuguesa do Ambiente, que aplica limites ainda mais rigorosos às atividades neste setor, acarretando uma maior complexidade no controlo de processos e reporte às autoridades.

Face à necessidade de identificar oportunidades de eficiência, desde 2019 que todo o campus TAP se encontra englobado no programa de auditoria energética. Com as medidas identificadas, é esperada uma redução da ordem de 6% no consumo de energia elétrica, até 2025. Em 2020 iniciou-se a implementação de um sistema inteligente de gestão de energia no campus TAP que permitirá um melhor controlo dos consumos energéticos, facilitando assim o desenvolvimento de soluções localizadas que permitam ganhos de eficiência adicionais.

Por último, a TAP continua empenhada na identificação de novas soluções que garantam o uso de produtos mais sustentáveis a bordo, cumprindo simultaneamente as limitações impostas pelas legislações Portuguesa e Europeia, bem como pelas rigorosas normas alimentares e sanitárias aplicáveis ao setor da aviação. Relativamente ao uso de plástico a bordo dos aviões, a Empresa tem desenvolvido esforços no sentido de encontrar opções reutilizáveis e mais sustentáveis à medida que alguns materiais reutilizáveis, mais leves e idealmente livres de plástico (como talheres, tigelas e copos) se tornam mais disponíveis. Alguns dos materiais utilizados nos voos já são reutilizáveis e por isso, recolhidos pelos prestadores de serviços em Portugal. Não obstante, apesar dos esforços na implementação de novos itens de bordo não ter sido interrompido durante o ano de 2020, por questões sanitárias, foi necessário o retorno à utilização de itens descartáveis em algumas situações onde já tinham sido substituídos. Espera-se que em 2021 se consiga voltar a apostar em soluções mais sustentáveis.

## **RESPONSABILIDADE SOCIAL CORPORATIVA**

Conectar pessoas e comunidades é a essência do negócio da TAP e também parte integrante da sua estratégia de Responsabilidade Social Corporativa (“RSC”). A RSC da TAP pretende a valorização das suas pessoas, promovendo uma cultura de partilha e participação estando, ao mesmo tempo, envolvida na intensificação das ações para com a comunidade, incentivando a coesão social. A TAP orgulha-se do seu papel e continua à procura de novas oportunidades na comunidade para expandir a sua ligação com a sociedade em geral. Os principais objetivos da RSC da TAP são a ligação com o negócio da Companhia, com o envolvimento dos seus colaboradores em ações de solidariedade tendo em vista a criação de valor a longo prazo, favorecendo projetos duradouros. Através das iniciativas de RSC da TAP, nomeadamente o Programa *TAP Donate Miles*, Leilões Solidários, Campanhas & Donativos e iniciativas de voluntariado, promove-se uma forte ligação entre clientes, colaboradores e Empresa.

Em 2020, apesar da complexidade da operação num contexto altamente adverso e incerto, em virtude das inúmeras imposições e restrições que muitos países levantaram à mobilidade das pessoas, como principal medida de contenção da pandemia, a TAP continuou a sua missão de servir o país, os Portugueses e todos os seus clientes, num trabalho completo e interdisciplinar, que mobilizou as equipas da Companhia.

Foi neste contexto particularmente difícil que a TAP levou de volta a casa milhares de pessoas em centenas de voos humanitários e de repatriamento, transportou mais de 10 mil toneladas de bens essenciais e carga médica para mais de 30 países em 5 continentes.

### *TAP DONATE MILES*

No âmbito da RSC, tem-se vindo a promover uma política de apoio às viagens e às bagagens extra através do Programa *TAP Donate Miles*, que permite aos Clientes Miles & Go doar milhas a organizações não-governamentais (ONGs) qualificadas e a Associações de solidariedade social que viajam em missões humanitárias nacionais e internacionais. Desde 2004, mais de 50 organizações beneficiaram da doação de



clientes da TAP e de apoios ao transporte de bagagens. O Programa TAP Donate Miles apoia atualmente 6 Associações de solidariedade social e ONG's cujas missões a TAP reconhece e apoia em áreas de saúde, educação e empreendedorismo social em Portugal, Moçambique, São Tomé e Príncipe, Guiné-Bissau, Cabo Verde, entre outros destinos TAP. Os parceiros do Programa TAP Donate Miles no triénio 2019-2021 são: Médicos do Mundo, SIM-Solidariedade Internacional a Moçambique, Estímulo, Mundo a Sorrir, APAV-Associação Portuguesa de Apoio à Vítima e WACT - *We Are Changing Together*.

Em 2020, o apoio da TAP a estes parceiros traduziu-se na viabilização de 31 passagens aéreas para 13 destinos da sua rede nacional e internacional, num total de 2.248.100 milhas utilizadas. Devido à pandemia de COVID-19 foi decidido prolongar estas parcerias até 2022, para permitir a retoma e continuidade dos diferentes projetos. Em contexto de pandemia, as vulnerabilidades já existentes aumentaram, o que forçou as organizações a desenvolverem novas e urgentes soluções, de forma dinâmica, para darem resposta às necessidades das populações mais vulneráveis.

O ano de 2020 deveria marcar o ano de renovação do Programa, agora alargado a candidaturas oriundas não só de Portugal, mas também do Brasil e de destinos TAP em África, contemplando uma doação inicial de 500.000 milhas e três novas entidades por ano. A adesão das organizações sociais ao programa foi bastante positiva, tendo a TAP recebido um total de 106 candidaturas – um crescimento de 405% face a 2019. Em virtude da pandemia de COVID-19, o programa foi suspenso no que respeita à entrada de novas entidades, mantendo-se válidas as candidaturas apresentadas em janeiro de 2020 e prevendo-se que a parceria passe a ocorrer entre 2021 e 2023.

#### *CHARITY MILES & X BAG*

Reconhecendo que as viagens aéreas são muitas vezes determinantes para a concretização dos projetos, a TAP viabilizou ainda 43 viagens a voluntários e outros elementos de organizações sociais, respondendo a apelos pontuais que chegaram de 10 entidades portuguesas para 11 destinos TAP, nacionais e internacionais. Aqui destacamos o repatriamento de quatro cidadãos sem abrigo em articulação com o CASA – Centro de Apoio ao Sem Abrigo, Delegação de Lisboa e Delegação de Albufeira, tendo como destinos Ponta Delgada, Frankfurt e Maputo.

Manteve-se também ao longo de 2020 o apoio a projetos humanitários através da autorização de bagagem extra de porão. Num total de 13 organizações, onde se incluem os seis parceiros TAP Donate Miles, foram autorizadas 34 bagagens extra que chegaram a 6 destinos da rede TAP.

A TAP deu também resposta a novos apelos solidários que lhe chegaram. A par das várias ONG e Associações parceiras que apoia por todo o mundo, a Companhia contribuiu ainda em 2020 com o transporte solidário de artigos que fazem a diferença na vida de populações mais vulneráveis. Em parceria com a TAP Air Cargo, foi possível apoiar 7 organizações sociais com carga solidária, transportando 19 volumes para cinco destinos TAP.

#### *VOLUNTARIADO INTERNO e DOAÇÕES*

Em virtude da pandemia de COVID-19 o planeamento anual de voluntariado foi suspenso a partir de março. Contudo, durante o ano 2020, tiveram lugar duas ações de voluntariado protagonizadas por 28 colaboradores TAP em parceria com o CASA – Centro de Apoio ao Sem Abrigo (Delegação de Lisboa), apoiando na preparação e distribuição de refeições às pessoas em situação de sem abrigo na cidade de Lisboa.

Em simultâneo, muitos dos colaboradores TAP dedicaram-se a causas voluntárias e de responsabilidade social, durante o seu tempo pessoal, colocando ao dispor de muitos o seu tempo, competências e capacidade de mobilização. Exemplo disso foi a missão solidária “Ajudar os Heróis”, grupo constituído por colaboradores da Empresa, com o objetivo de angariar donativos para aquisição de equipamento de proteção para os profissionais de saúde, bombeiros e forças policiais. De salientar, também, a produção de mais de 5.000 viseiras pelos técnicos da TAP Manutenção e Engenharia e a oferta de 200 fatos de proteção individual, utilizados em atividades da Manutenção e Engenharia TAP, para o Serviço de Gastrenterologia e Hepatologia do Hospital de Santa Maria.

Ao longo de todo o ano 2020, a TAP fez ainda chegar a sua ajuda a milhares de pessoas não só em Portugal mas no mundo fazendo doações, quer de alimentos excedentes do serviço a bordo, quer de material descontinuado da operação a muitas comunidades, famílias e instituições, destacando-se as seguintes iniciativas:

- Doação de mais de meio milhão de artigos a 25 entidades portuguesas – ONG e Associações – de uma variedade de produtos onde se destacam os alimentos e as mantas.
- Doação de mais de 530 mil artigos produtos alimentares e bebidas, a que se juntaram mais de 5 mil mantas e *kits* de édredon e almofada para famílias, idosos, crianças e comunidades em situação de emergência social.
- Realização de um leilão solidário de 21 cadeiras triplas de avião da classe económica e executiva (material descontinuado) a favor da START.SOCIAL, para apoio ao projeto musical HOPE.STUDIO.
- Participação na 2ª edição do Giving Tuesday Portugal, o maior movimento de solidariedade mundial, tendo a TAP apoiado a divulgação de campanhas de 11 entidades, envolvendo ainda 454 colaboradores num desafio interno sobre esta iniciativa.

Dentro do contexto de pandemia, a responsabilidade social torna-se ainda mais relevante e a TAP não ficou indiferente àqueles que mais precisam e que diariamente lutam com dificuldades na gestão do seu lar, do seu emprego e da sua saúde. Desde o início da crise pandémica, e apesar das dificuldades enfrentadas pela própria Companhia, que se manteve o espírito solidário que a caracteriza, através da participação em diversas ações solidárias.

## **COLABORADORES**

Decorrente dos efeitos da pandemia, a paragem parcial da atividade da Empresa e a quebra abrupta e acentuada da faturação, obrigou a TAP a implementar medidas muito duras, nomeadamente a cessação dos contratos de trabalho a termo certo de todos os colaboradores neste regime, bem como a adoção de outros mecanismos previsto na Lei.

Um dos desafios que a TAP enfrentou ao nível dos Recursos Humanos durante o ano de 2020, foi o recurso ao *layoff* e a aposta e desenvolvimento do teletrabalho. No decorrer do ano, uma grande parte da força de trabalho foi instruída a permanecer em casa e laborar remotamente, sempre que as funções o permitissem, de modo a dar cumprimento ao quadro legal no que diz respeito à obrigatoriedade do teletrabalho, por forma a minimizar o contágio pela COVID-19. A única exceção a esta modalidade, foram as áreas operacionais, imprescindíveis ao funcionamento da Companhia.

Esta mudança forçou a TAP a uma adaptação às suas políticas de Recursos Humanos, originando assim uma das maiores transformações no local de trabalho, quer ao nível da comunicação e estratégia, quer ao nível das

tecnologias de informação, ficando evidente que a flexibilidade do trabalho, no espaço e no tempo, resultou em benefícios para a organização e para os colaboradores, num período tão desafiante como o que estamos a viver.

Houve uma forte aposta na formação *online*, privilegiando o ensino à distância de acordo com o cumprimento da regulamentação da Aviação Comercial Internacional. A formação contínua de colaboradores qualificados na cadeia de valor da aviação é uma condição imprescindível, permitindo alcançar e manter um equilíbrio adequado, entre as medidas de recuperação necessárias para ultrapassar a crise da COVID-19.

Num contexto acentuadamente competitivo em que desenvolve a sua atividade, a TAP fortaleceu as condições de trabalho de todos os seus colaboradores, requisito essencial para manter uma mão de obra qualificada, sem a qual não é possível garantir uma competitividade sustentável. A forte regulamentação do sector exige níveis crescentes de qualidade, segurança, capacidade técnica e uma atitude adequada, sendo estes requisitos decisivos para satisfazer os níveis de competitividade e qualidade necessários para o desenvolvimento e sustentabilidade do negócio. As diretrizes comunitárias e nacionais, das entidades regulamentadoras do sector, requerem a manutenção de uma estrutura dimensionada, em termos de recursos humanos e equipamentos, para dar resposta a estes requisitos e garantir o cumprimento dos padrões estabelecidos.

Neste âmbito, a valorização dos seus Recursos Humanos, e de acordo com a política destinada a garantir o cumprimento da sua Responsabilidade Social, é guiada pelos seguintes princípios:

- Promover o equilíbrio entre a vida pessoal e profissional;
- A importância da igualdade de género no âmbito da sustentabilidade social;
- Adotar princípios de transparência na gestão da Empresa e na relação com a sociedade;
- Proporcionar condições de desenvolvimento profissional e académico aos seus colaboradores;
- Assumir um relacionamento com os colaboradores e restantes *stakeholders*, segundo princípios éticos e de respeito mútuo;
- Respeitar os princípios fundamentais de Direitos Humanos e Práticas Laborais do *UN Global Compact*.

De referir, igualmente, no mesmo âmbito, a aplicação de um conjunto de valores na área dos direitos humanos (Princípios 1 e 2 do *UN Global Compact*) e dos padrões do trabalho (Princípios 3 a 6 do *UN Global Compact*), vetores fundamentais da personalidade empresarial que a TAP apoia e defende na sua esfera de atuação e de influência. Com a adesão, em 2004, aos princípios do *UN Global Compact*, a TAP tem vindo a testemunhar e a conviver com as preocupações relacionadas com os direitos humanos e com as práticas laborais, consignando-as nos seus valores.

### Indicadores representativos dos objetivos da Empresa na perspetiva Social

Objetivos	Indicadores	2018	2019	2020
Promover Envolvimento com a Empresa	Taxa de Absentismo	5,8%	5,7%	7%
Disponibilizar serviços e apoios de natureza social e cultural aos Colaboradores que contribuam para melhorar as condições de trabalho e facilitar a compatibilização	Nº crianças que utilizam o infantário	265	246	247
	Nº beneficiários do Seguro de saúde do Grupo <sup>1)</sup>	24,636	25,581	18,143
Promover e apoiar iniciativas de carácter social	Realização de Estágios na Empresa	186	167	57

1) Valores relativos ao Grupo TAP

### Perfil dos Colaboradores

Principais indicadores dos colaboradores a 31 de dezembro 2020:

Principais indicadores	2019	2020
<b>Total de Colaboradores Ativos</b>	<b>9.006<sup>1)</sup></b>	<b>8.106<sup>1)</sup></b>
<b>Género</b>		
Feminino	42%	41%
Masculino	58%	59%
<b>Função</b>		
Pessoal Terra	46%	48%
Pessoal Navegante Comercial (PNC)	39%	36%
Pessoal Navegante Técnico (PNT)	15%	16%

1) 4% dos Colaboradores distribuídos pelos mercados internacionais onde a Companhia opera

Género por Função	Nº de Colaboradores 2019	%	Nº de Colaboradores 2020	%
<b>Portugal</b>	<b>8 650</b>		<b>7 764</b>	
<b>Pessoal Terra</b>	<b>3 827</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 501</b>	<b>100,0%</b>
Feminino	1 356	35,4%	1 173	33,5%
Masculino	2 471	64,6%	2 328	66,5%
<b>Pessoal Navegante Comercial (PNC)</b>	<b>3 476</b>	<b>100,0%</b>	<b>2 930</b>	<b>100,0%</b>
Feminino	2 212	63,6%	1 890	64,5%
Masculino	1 264	36,4%	1 040	35,5%
<b>Pessoal Navegante Técnico (PNT)</b>	<b>1 347</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 333</b>	<b>100,0%</b>
Feminino	59	4,4%	57	4,3%
Masculino	1 288	95,6%	1 276	95,7%
<b>Estrangeiro</b>	<b>356</b>		<b>342</b>	
<b>Pessoal Terra</b>	<b>356</b>	<b>100,0%</b>	<b>342</b>	<b>100,0%</b>
Feminino	179	50,3%	181	52,9%
Masculino	177	49,7%	161	47,1%
<b>Total</b>	<b>9 006</b>	<b>100,0%</b>	<b>8 106</b>	<b>100,0%</b>
Feminino	3 806	42,3%	3 301	40,7%
Masculino	5 200	57,7%	4 805	59,3%

### Gestão de Capital Humano – Práticas Laborais

Nesta área a TAP tem vindo a implementar diversas políticas de valorização dos seus recursos humanos.

#### *Promoção por Desempenho*

A avaliação de desempenho é um processo de avaliação das competências dos colaboradores, ao nível do desempenho profissional, de modo a identificar-se pontos fortes e fracos, dar *feedback* e ajudar na definição de metas. A gestão de política retributiva e a análise e qualificação de funções são práticas conduzidas pela Empresa e que visam:

- Reconhecer o mérito dos seus colaboradores, permitindo acompanhar a sua progressão profissional e avaliar o seu contributo para a Empresa;
- Acompanhar a competitividade externa e avaliar a justiça relativa à equidade interna ao nível das remunerações dentro da Empresa.

#### *Promoção da valorização individual – Desenvolvimento pessoal e profissional*

A formação e o desenvolvimento dos colaboradores constitui-se como uma preocupação e uma prática constante e determinante para o sucesso da Empresa, estando alinhada com a política de valorização interna dos recursos humanos e com a estratégia da organização, sendo definida em função das necessidades individuais, e como já referido com o cumprimento da regulamentação internacional. Desta forma, a Empresa cria compromisso, competência e contribuição para a organização, ao mesmo tempo que potencia a valorização pessoal e profissional dos colaboradores.

Neste sentido e em contexto de pandemia, a TAP promoveu a proximidade e o desenvolvimento pessoal e profissional dos seus colaboradores, através de formações regulares *online* e *webinars* nas mais diversas áreas de especialidade.

## Universidade TAP

A Universidade TAP liderou em 2020 um conjunto de iniciativas levadas a cabo com o propósito de, por um lado, dar resposta a necessidades específicas decorrentes da nova realidade laboral e, por outro, minimizar o impacto da situação pandémica no processo formativo da Companhia.

Apesar da paragem total que os meses de confinamento absoluto (mar/20 – mai/20) impuseram, o que acabou por levar a uma quebra do volume de formação de cerca de 50% face ao ano anterior, conseguiu-se atingir 320.000 horas de formação no ano.

Desde março de 2020 que a Universidade tem procurado responder de forma proactiva e eficaz a este novo desafio, cumprindo as restrições e adotando as melhores práticas impostas pelas autoridades de saúde, e no absoluto respeito pelos normativos que as Entidades Reguladoras Aeronáuticas impõem à indústria, destacando-se em termos de formação ministrada:

### Teleformação

Formação em sala virtual, de modo a viabilizar a continuidade da formação em sessões síncronas à distância em temáticas diversas como *Security*, *Safety Management System*, Micro-informática e Gestão de Projetos, entre outras.

### Plano de Formação IEFP

O IEFP – Instituto do Emprego e da Formação Profissional aprovou o regulamento para acesso aos apoios a conceder para frequência de um plano de formação pelos trabalhadores abrangidos pela Medida de Apoio extraordinário à manutenção de contratos de trabalho em situação de crise empresarial. Neste contexto foram ministradas várias ações de formação, nomeadamente:

- Formação técnica especializada, como, por exemplo, “Type Training Airbus 330”, aos Técnicos de Manutenção ou a formação recorrente do Pessoal Navegante;
- Formação técnica geral, como por exemplo as formações de Segurança da Aviação Civil;
- Formação obrigatória e/ou formação técnica específica da função, como por exemplo, Regulamentação de Carga Perigosa;
- Formação transversal, como por exemplo formação em *phishing*;
- Tecnologias da informação como por exemplo as formações de micro-informática (Excel, PowerPoint);
- Desenvolvimento pessoal, como por exemplo, formação em comunicação;
- Desenvolvimento técnico, como por exemplo, gestão de projetos.

Adicionalmente, a par com as medidas adotadas para dar resposta eficaz às necessidades de formação e às mudanças impostas pela pandemia, a Universidade Corporativa TAP desenvolveu inúmeras iniciativas de relevância estratégica para a melhoria do processo formativo da TAP, das quais se destacam:

- A Gestão do Projeto *Success Factors*, uma nova ferramenta de gestão integrada da formação que tem como objetivos proporcionar uma *user experience* enriquecida, dispor de uma ferramenta única em vez de múltiplas ferramentas, ir para além de repositório de dados (SAP) e para além de plataforma LMS, diminuir a probabilidade de situações de *non-compliance* e a redução de custos;

- A definição do modelo de relacionamento entre a Universidade Corporativa TAP e diversas Direções/Áreas da Companhia, para otimização do processo da formação através da descrição pormenorizada das funções e do grau de responsabilidade de cada uma das partes intervenientes;
- A revisão do portfólio e planos de curso da TAP;
- A introdução do *reporting* regular, para análise sistemática de desvios e identificação de oportunidades de melhoria, em estreita articulação com os negócios;
- A atualização da bolsa de formadores;
- O lançamento do projeto do teletrabalho na Empresa.

#### *Saúde e Segurança no trabalho*

O seguro de saúde para colaboradores, extensível a familiares, e a existência de uma clínica médica no Campus TAP, a UCS Unidade de Cuidados de Saúde, com uma vasta equipa de profissionais, representam importantes apoios à conciliação família/trabalho, permitindo aos colaboradores TAP ter acesso a cuidados de saúde de forma cómoda e facilitada pela proximidade do local de trabalho. A UCS atua na prestação de cuidados de saúde em ambulatório, em telemedicina, na certificação médica aeronáutica e na saúde e segurança no trabalho, quer na sede em Lisboa, quer nas suas delegações.

A TAP dispõe ainda de um serviço de assistência médica ao domicílio para colaboradores, extensível aos familiares em horário noturno.

No âmbito da saúde e bem-estar, a TAP preocupa-se, também, em promover uma vida saudável entre os seus colaboradores, sendo de destacar as iniciativas seguintes:

- Programa Saúde Mais, reconhecido e apoiado pela Direção Geral de Saúde, que contempla ações de sensibilização, prevenção e diagnóstico precoce, rastreios gratuitos, bem como planos de acompanhamento na gravidez e cursos de preparação para o parto;
- Ginásio localizado no Campus TAP, praticando tarifas reduzidas para os colaboradores; circuitos pedonais internos que possibilitam a prática de exercício físico;
- Programa Prevenir, de prevenção e controlo do consumo de álcool, drogas e tabaco, tendo em conta os mais elevados padrões de segurança da indústria aeronáutica;
- Consulta do Viajante, com um forte enfoque preventivo relativamente a problemas de saúde adquiridos noutras regiões do globo, como as doenças tropicais.

#### *Equilíbrio entre a vida pessoal e profissional*

Para além de todas as suas práticas e iniciativas no sentido de fomentar a exequibilidade dos objetivos e estratégias traçadas pela TAP, surgem em paralelo, práticas e ações visando a melhoria das condições de trabalho proporcionadas e apoiando a compatibilidade da vida profissional e pessoal, agregando, desta forma, valor para o negócio. Surgem, neste âmbito, as seguintes iniciativas:

- Teletrabalho: a TAP já há muito que incentiva o trabalho no domicílio aos seus colaboradores, assegurando os níveis de produtividade desejados e permitindo maior suporte no apoio à família. O ano de 2020, como já descrito, foi o ano com mais colaboradores a usufruírem da flexibilidade deste regime de trabalho;

- Flexibilidade de horário: a Empresa proporciona horário flexível até 20% do tempo de trabalho, sendo esta possibilidade aplicável a grande parte dos colaboradores, com exceção das áreas operacionais ou com trabalho em regime de turnos;
- Transporte de autocarro: a TAP disponibiliza um transporte gratuito de autocarro, entre as instalações e o centro da cidade, em períodos fora do horário dos transportes públicos facilitando, desta forma, a deslocação de e para o local de trabalho dos colaboradores laborando em regime de turnos.

#### *Benefícios*

A pensar na motivação, segurança e qualidade de vida dos seus colaboradores e familiares, a Empresa concede diversos benefícios sociais habituais no setor nomeadamente apoio social, infantário, refeitório e seguro de saúde. A TAP tem também celebrado inúmeros protocolos com diversas entidades, trazendo vários benefícios e descontos aos seus colaboradores e familiares. Outro importante benefício de que todos os colaboradores com mais de 6 meses de antiguidade usufruem, são a concessão de facilidades de passagens aéreas, com tarifas especiais, condicionadas à disponibilidade de lugares não vendidos e outras condições, para o colaborador, familiares e amigos.

#### *Diversidade e Igualdade de Género*

Num reconhecimento da importância da diversidade e igualdade de género, a TAP destaca a relevância de cada Colaborador na cadeia de valor, pelo que reforça o seu compromisso de cidadania, responsabilidade social e crescimento sustentável, ao aplicar as melhores práticas. Neste sentido, a TAP investe na promoção da inclusão no local de trabalho, independentemente do género, idade, raça, religião, deficiência e/ou orientação sexual, garantindo a todos os colaboradores equidade e igualdade de condições e oportunidades que promovem a não discriminação e a diversidade na organização.

Entre outras, a TAP promove:

- A multiculturalidade, que na TAP se reflete na integração nos seus quadros de 30 nacionalidades distintas;
- A igualdade de género, em que é privilegiada a diversidade do género mesmo em funções usualmente exercidas pelo sexo masculino. O quadro de pessoal da TAP regista a existência de pessoas do sexo feminino nas seguintes funções: piloto (cerca de 57, das quais 19 exercem função de comandante); técnicas de manutenção de aeronaves (32). Adicionalmente, refira-se que de um total de 3.301 mulheres, 1.805 possuem formação superior (cerca de 53%); e de cerca de 594 colaboradores com funções de chefias/supervisores, 198 são mulheres;
- A inserção de pessoas com deficiências no meio empresarial, como resultado da celebração de protocolos com várias instituições de apoio social, em funções adaptadas às necessidades especiais de cada um. A TAP emprega em Portugal cerca de 104 colaboradores com grau de incapacidade/deficiência.



### *Respeito pelos Direitos Humanos*

Na sua gestão dos Recursos Humanos, a TAP é particularmente rigorosa na observação de todas as normas legais e convencionais que regulam as relações laborais, e respeita os princípios fundamentais dos Direitos Humanos e das Práticas laborais do *UN Global Compact*, como já referido.

### **PREVENÇÃO DA CORRUPÇÃO E SUBORNO**

Uma boa conduta corporativa contribui não só para o reforço da reputação da Empresa, como também é responsável pelo desenvolvimento de elevados níveis de confiança entre os diferentes *stakeholders*, sendo altamente valorizado pelos clientes e parceiros de negócio da TAP e pela sua integração e aceitação social, que são todos elementos com impacto positivo na sustentabilidade da TAP. Considerando que estes aspetos podem ser salvaguardados, é fundamental que as ações dos colaboradores da TAP sejam orientadas pelo sentido de responsabilidade no cumprimento das regras, valores e princípios e por práticas eticamente corretas, que devem ser observadas, defendidas e cumpridas por todos, tal como definidas no Código de Ética e Boa Conduta Empresarial da TAP.

Estas práticas destinam-se a orientar os colaboradores da TAP para o fortalecimento de uma cultura de ética e para o cumprimento das leis e das regras internas da TAP, procurando, assim, preservar a credibilidade, a reputação e a imagem da Empresa.

Entre as diversas iniciativas que já foram implementadas na TAP, no âmbito do seu Programa de Ética & *Compliance*, citamos:

- (i) A subscrição da *Call to Action* Anticorrupção do *UN Global Compact*, que incentiva os setores público e privado a promoverem a tomada de medidas de transparência, integridade e boa governação por parte dos Governos, fomentando, assim, a adoção do seu Princípio 10, de acordo com o qual “as organizações devem combater a corrupção em todas as suas formas, incluindo extorsão e suborno”;
- (ii) A participação na iniciativa “Plataforma Portuguesa para a Integridade” (PPI), que consiste no desenvolvimento de estratégias e iniciativas que, de facto, tenham um impacte real e positivo na sociedade, em matéria de combate à corrupção;
- (iii) A inclusão de novos riscos específicos de Ética & *Compliance* na matriz do *Corporate Risk Management* (CRM);

---

## IV - GLOSSÁRIO

**ASK:** Available seat kilometer/ Lugar-quilómetro; número total de lugares disponíveis para venda multiplicado pelo número de quilómetros voados.

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

**Code-Share:** Acordo entre duas companhias a operar em parceria, mediante a qual oferecem serviços no mesmo avião, mantendo os respetivos códigos IATA, números de voo e marcas.

**Hub:** Termo utilizado para designar a base operacional de uma companhia aérea, em que chegadas e partidas são coordenadas, por forma a reduzir ao máximo, o tempo de trânsito.

**IATA:** International Air Transport Association.

**Load Factor:** Número total de RPK dividido pelo número total de ASK.

**Pontualidade:** Standard da indústria, medida pela percentagem do número de voos com partidas até 15 minutos após a hora da partida publicada em horário.

**Regularidade:** Percentagem de voos efetivamente realizados, do total de voos planeados.

**RPK:** Revenue passenger kilometer / Passageiro-quilómetro; número total de passageiros multiplicado pelo número de quilómetros voados.

**Wet-lease:** Contrato em que uma companhia aérea disponibiliza o avião, a tripulação completa, efetua a manutenção e suporta o seguro do avião (ACMI – Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance), recebendo, em contrapartida, o pagamento pelas horas operadas. A companhia que contrata esse serviço suporta os restantes custos como combustíveis, taxas aeroportuárias e reservas.

**Yield:** Receita de passagens dividida pelo número total de passageiro-quilómetros (RPK), ajustada pela etapa média.

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

## **V – CONFERENCE CALL SOBRE OS RESULTADOS**

A *conference call* sobre os Resultados de 2020 terá lugar em 23 de abril de 2021, às 16:00 (hora de Portugal/Reino Unido). Para aceder à *conference call* deverá registar-se previamente através do seguinte link:

[www.incommuk.com/customers/tap2020earningscall](http://www.incommuk.com/customers/tap2020earningscall)

*Conference call* para investidores e analistas financeiros.

## VI – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS



**TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, S.A.**

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS  
EXERCÍCIO DE 2020

## ÍNDICE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA.....	4
DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DOS RESULTADOS.....	5
DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DO RENDIMENTO INTEGRAL.....	6
DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS.....	7
DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DOS FLUXOS DE CAIXA.....	8
NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS.....	9
1 Introdução.....	9
1.1. IMPACTO PANDEMIA COVID-19.....	15
2 Resumo das principais políticas contabilísticas.....	26
2.1. BASE DE PREPARAÇÃO.....	26
2.2. NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES MANDATÁRIAS A 31 DE DEZEMBRO DE 2020.....	27
2.3. COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	29
2.4. PERÍMETRO DE CONSOLIDAÇÃO.....	29
2.5. RELATO POR SEGMENTOS.....	31
2.6. CONVERSÃO CAMBIAL.....	31
2.7. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	32
2.8. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO.....	33
2.9. ATIVOS INTANGÍVEIS.....	34
2.10. IMPARIDADE EM ATIVOS NÃO FINANCEIROS.....	34
2.11. ATIVOS FINANCEIROS.....	35
2.12. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS.....	37
2.13. ATIVOS E PASSIVOS AO JUSTO VALOR.....	38
2.14. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO.....	38
2.15. INVENTÁRIOS.....	39
2.16. CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	40
2.17. CAIXA E SEUS EQUIVALENTES.....	40
2.18. CAPITAL SOCIAL.....	40
2.19. PASSIVOS REMUNERADOS.....	40
2.20. ENCARGOS FINANCEIROS COM EMPRÉSTIMOS.....	41
2.21. PROVISÕES.....	41
2.22. BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO AOS COLABORADORES.....	42
2.23. OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	43
2.24. SUBSÍDIOS.....	43
2.25. LOCAÇÕES.....	43
2.26. DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS.....	45
2.27. RÉDITO.....	46
2.28. ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS.....	47
2.29. ATIVOS E PASSIVOS CONTINGENTES.....	47
2.30. ITENS NÃO RECORRENTES.....	48
2.31. DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DOS FLUXOS DE CAIXA.....	48
2.32. EVENTOS SUBSEQUENTES.....	49
2.33. ESTIMATIVAS E JULGAMENTOS.....	49
3 Políticas de gestão do risco financeiro.....	53
4 Ativos fixos tangíveis.....	65
5 Propriedades de investimento.....	71
6 Ativos intangíveis.....	71
7 Participações financeiras.....	73
8 Outros ativos financeiros.....	73
9 Ativos e passivos por impostos diferidos.....	74
10 Outras contas a receber.....	76
11 Inventários.....	79
12 Imposto sobre o rendimento a receber/pagar.....	80
13 Outros ativos correntes e não correntes.....	80
14 Caixa e seus equivalentes.....	81
15 Capital.....	81
16 Prestações suplementares e reservas.....	81

17	Pensões e outros benefícios pós-emprego.....	83
18	Provisões.....	91
19	Passivos remunerados e Passivos de locação com e sem opção de compra .....	92
20	Outras contas a pagar .....	97
21	Outros passivos correntes.....	99
22	Documentos pendentes de voo.....	100
23	Instrumentos financeiros derivados.....	100
24	Relato por Segmentos.....	101
25	Outros rendimentos.....	102
26	Gastos por natureza.....	103
27	Custos com o pessoal.....	105
28	Imparidades de contas a receber, inventários e provisões.....	106
29	Outros gastos.....	107
30	Reestruturação.....	107
31	Outros itens não recorrentes.....	107
32	Depreciações, amortizações e perdas por imparidade.....	108
33	Resultados financeiros.....	109
34	Imposto sobre o rendimento.....	109
35	Resultados por ação.....	110
36	Compromissos.....	110
37	Contingências.....	111
38	Partes relacionadas.....	112
39	Ativos e passivos financeiros.....	115
40	Custos com revisão legal de contas.....	116
41	Eventos subsequentes.....	117

## DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA

Valores em Euros	Nota	2020	2019
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativo não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	4	2.944.258.588	3.026.328.568
Propriedades de investimento	5	1.543.825	2.148.564
Ativos intangíveis	6	24.872.065	25.376.777
Participações financeiras	7	172.310	172.310
Outros ativos financeiros	8	488.730	481.040
Outros ativos não correntes	13	23.784.741	16.207.546
Ativos por impostos diferidos	9	129.070.918	110.977.269
Outras contas a receber	10	92.173.501	116.269.240
		<b>3.216.364.678</b>	<b>3.297.961.314</b>
<b>Ativo corrente</b>			
Inventários	11	80.166.181	100.329.977
Outras contas a receber	10	1.115.559.061	1.288.115.891
Imposto sobre o rendimento a receber	12	291.037	539.123
Outros ativos financeiros	8	-	4.880.346
Outros ativos correntes	13	25.964.000	34.683.915
Caixa e seus equivalentes	14	518.756.607	426.290.329
		<b>1.740.736.886</b>	<b>1.854.839.581</b>
<b>Total do ativo</b>		<b>4.957.101.564</b>	<b>5.152.800.895</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital e reservas</b>			
Capital	15	41.500.000	41.500.000
Prestações suplementares	16	154.353.400	154.353.400
Reserva legal	16	8.300.000	8.300.000
Reservas de justo valor	16	(22.921.191)	16.417.199
Outras reservas	16	(200.588)	(200.588)
Resultados transitados	16	(105.028.018)	9.804.345
Resultado líquido do exercício		(1.230.255.776)	(95.637.433)
<b>Total do capital próprio</b>		<b>(1.154.252.173)</b>	<b>134.536.923</b>
<b>Passivo não corrente</b>			
Passivos por impostos diferidos	9	108.025.578	59.837.627
Pensões e outros benefícios pós-emprego	17	109.569.660	96.356.353
Provisões	18	108.971.298	77.784.854
Provisão reestruturação	18	93.197.493	-
Passivos remunerados	19	596.023.660	957.948.155
Passivo locação com opção de compra	19	397.235.680	239.007.723
Passivo locação sem opção de compra	19	1.611.374.047	1.851.992.700
		<b>3.024.397.416</b>	<b>3.282.927.412</b>
<b>Passivo corrente</b>			
Passivos remunerados	19	1.555.785.594	125.454.332
Passivo locação com opção de compra	19	41.343.311	35.885.034
Passivo locação sem opção de compra	19	427.266.305	426.685.786
Outras contas a pagar	20	386.515.799	571.718.616
Imposto corrente sobre o rendimento a pagar	9	17.430	17.430
Outros passivos correntes	21	74.038.599	94.812.885
Documentos pendentes de voo	22	601.989.283	480.762.477
		<b>3.086.956.321</b>	<b>1.735.336.560</b>
<b>Total do passivo</b>		<b>6.111.353.737</b>	<b>5.018.263.972</b>
<b>Total do capital próprio e passivo</b>		<b>4.957.101.564</b>	<b>5.152.800.895</b>

O anexo faz parte integrante da demonstração consolidada da posição financeira em 31 de dezembro de 2020.



**DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DOS RESULTADOS**

Valores em Euros	Notas	2020	2019
<b>Rendimentos e ganhos operacionais</b>			
Receita			
Passagens	24	848.373.665	2.914.005.095
Manutenção	24	67.878.479	211.289.251
Carga e correio	24	125.689.785	137.392.757
Outros rendimentos	24 e 25	18.242.437	36.066.423
		<b>1.060.184.366</b>	<b>3.298.753.526</b>
<b>Gastos e perdas operacionais</b>			
Combustível para aeronaves	26	(260.455.413)	(789.677.244)
Custos operacionais de tráfego	26	(350.750.131)	(807.340.162)
Gastos com manutenção de aeronaves	26	(24.426.407)	(56.127.269)
Custo dos materiais consumidos	26	(40.283.352)	(141.326.887)
Custos comerciais, marketing e comunicação	26	(69.204.310)	(153.171.796)
Custos com o pessoal	27	(419.719.963)	(678.635.700)
Imparidade de contas a receber e inventários	28	(31.839.446)	(2.953.678)
Provisões	28	(12.234.448)	2.958.327
Outros gastos	29	(124.995.579)	(144.068.232)
Reestruturação	30	(96.086.525)	(4.983.097)
Outros itens não recorrentes	31	(10.279.202)	(501.098)
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	32	(584.672.061)	(475.745.165)
<b>Resultados operacionais</b>		<b>(964.762.471)</b>	<b>47.181.525</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	33	33.566.552	33.820.521
Juros e gastos similares suportados	33	(245.828.552)	(185.431.144)
Gastos <i>overhedge</i>	33	(165.281.173)	-
Diferenças de câmbio líquidas	33	162.108.338	(21.283.835)
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>(1.180.197.306)</b>	<b>(125.712.933)</b>
Imposto sobre o rendimento	34	(50.058.470)	30.075.500
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(1.230.255.776)</b>	<b>(95.637.433)</b>
Resultado líquido atribuível aos acionistas da TAP, SA		(1.230.255.776)	(95.637.433)
Resultado líquido atribuível aos interesses não controláveis		-	-
<b>Resultados por ação</b>			
Resultados básicos e diluídos por ação	35	(148,2)	(11,5)

O anexo faz parte integrante da demonstração consolidada dos resultados em 31 de dezembro de 2020.

## DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DO RENDIMENTO INTEGRAL

Valores em Euros	Notas	2020	2019
<b>Resultado líquido</b>		<b>(1.230.255.776)</b>	<b>(95.637.433)</b>
<b>Elementos que poderão vir a ser reclassificados subsequentemente por resultados:</b>			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura de fluxos de caixa	20	(52.980.880)	65.289.101
Imposto diferido de instrumentos de cobertura de fluxos de caixa	9	13.642.490	(19.739.619)
<b>Elementos que não serão reclassificados por resultados:</b>			
Remensurações de planos de benefícios definidos pós-emprego	17	(25.420.003)	(17.575.097)
Imposto diferido de remensurações	9	6.225.074	6.458.481
<b>Outros rendimentos integrais líquidos de imposto</b>		<b>(58.533.319)</b>	<b>34.432.866</b>
<b>Rendimento integral do exercício</b>		<b>(1.288.789.095)</b>	<b>(61.204.567)</b>
Atribuível a:			
Acionistas da TAP SA		(1.288.789.095)	(61.204.567)
Interesses que não controlam		-	-
		<b>(1.288.789.095)</b>	<b>(61.204.567)</b>

O anexo faz parte integrante da demonstração consolidada do rendimento integral em 31 de dezembro de 2020.

## DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS

Valores em Euros	Notas	Capital	Prestações suplementares	Reserva legal	Reservas de justo valor	Outras reservas	Resultados transitados	Resultado líquido do exercício	Subtotal	Interesses não controlados (Nota 15)	Total
<b>Capital próprio em 1 de janeiro de 2019</b>		<b>41.500.000</b>	<b>154.353.400</b>	<b>8.300.000</b>	<b>(29.132.283)</b>	<b>(200.588)</b>	<b>(11.956.732)</b>	<b>(58.065.358)</b>	<b>104.798.439</b>	-	<b>104.798.439</b>
Alteração de política contabilística - adoção IFRS 16*	2	-	-	-	-	-	90.943.051	-	90.943.051	-	90.943.051
Aplicação do resultado líquido do exercício 2018		-	-	-	-	-	(58.065.358)	58.065.358	-	-	-
Remensurações*	9 e 17	-	-	-	-	-	(11.116.616)	-	(11.116.616)	-	(11.116.616)
Justo valor de instrumentos financeiros derivados*	9 e 21	-	-	-	45.549.482	-	-	-	45.549.482	-	45.549.482
Resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	-	(95.637.433)	(95.637.433)	-	(95.637.433)
<b>Capital próprio em 31 de dezembro de 2019</b>		<b>41.500.000</b>	<b>154.353.400</b>	<b>8.300.000</b>	<b>16.417.199</b>	<b>(200.588)</b>	<b>9.804.345</b>	<b>(95.637.433)</b>	<b>134.536.923</b>	-	<b>134.536.923</b>
Aplicação do resultado líquido do exercício 2019		-	-	-	-	-	(95.637.433)	95.637.433	-	-	-
Remensurações*	9 e 17	-	-	-	-	-	(19.194.930)	-	(19.194.930)	-	(19.194.930)
Justo valor de instrumentos financeiros derivados*	9 e 21	-	-	-	(39.338.390)	-	-	-	(39.338.390)	-	(39.338.390)
Resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	-	(1.230.255.776)	(1.230.255.776)	-	(1.230.255.776)
<b>Capital próprio em 31 de dezembro de 2020</b>		<b>41.500.000</b>	<b>154.353.400</b>	<b>8.300.000</b>	<b>(22.921.191)</b>	<b>(200.588)</b>	<b>(105.028.018)</b>	<b>(1.230.255.776)</b>	<b>(1.154.252.173)</b>	-	<b>(1.154.252.173)</b>

\*Montantes líquidos de impostos diferidos, quando aplicável.

O anexo faz parte integrante da demonstração consolidada das alterações nos capitais próprios em 31 de dezembro de 2020.

**DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DOS FLUXOS DE CAIXA**

Valores em Euros	Notas	2020	2019
<b>ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>			
Recebimentos de clientes		1.230.205.068	3.499.487.705
Pagamentos a fornecedores		(1.123.281.276)	(2.510.312.615)
Pagamentos ao pessoal		(437.915.431)	(626.486.259)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(6.232.806)	(7.407.952)
Fluxos gerados pelas operações		<b>(337.224.445)</b>	<b>355.280.879</b>
(Pagamentos)/recebimentos do imposto sobre o rendimento		(323.366)	271.855
Outros (pagamentos)/recebimentos da atividade operacional		24.633.510	(18.468.931)
<b>Fluxos das atividades operacionais (1)</b>		<b>(312.914.301)</b>	<b>337.083.803</b>
<b>ATIVIDADES DE INVESTIMENTO</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Outros ativos financeiros	8 e 10	16.537.385	133.095.264
Ativos fixos tangíveis		1.021.981	23.300.712
Subsídios de investimento		768.708	-
Empréstimos concedidos		841.965.000	824.730.000
Juros e proveitos similares		34.598.417	33.291.836
		<b>894.891.491</b>	<b>1.014.417.812</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Outros ativos financeiros	8 e 10	(108.118.884)	(150.355.288)
Ativos fixos tangíveis		(54.507.976)	(132.468.189)
Ativos intangíveis		(7.875.188)	(21.700.983)
Empréstimos concedidos		(889.530.000)	(844.595.000)
		<b>(1.060.032.048)</b>	<b>(1.149.119.460)</b>
<b>Fluxos das atividades de investimento (2)</b>		<b>(165.140.557)</b>	<b>(134.701.648)</b>
<b>ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Empréstimos obtidos	19	1.225.011.144	702.045.778
Passivo locação com opção de compra	19	16.311.909	77.014.133
		<b>1.241.323.053</b>	<b>779.059.911</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Empréstimos obtidos	19	(179.662.265)	(249.816.467)
Passivo locação com opção de compra	19	(35.719.503)	(38.795.503)
Passivo locação sem opção de compra	19	(213.596.674)	(296.742.165)
Juros e custos similares		(62.017.886)	(58.130.505)
Juros de passivo locação sem opção de compra		(32.389.843)	(119.769.279)
Derivados de combustível em situação de <i>overhedge</i>	23	(145.017.782)	-
		<b>(668.403.953)</b>	<b>(763.253.919)</b>
<b>Fluxos das atividades de financiamento (3)</b>		<b>572.919.100</b>	<b>15.805.992</b>
<b>VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES (1)+(2)+(3)</b>		94.864.242	218.188.147
EFEITO DAS DIFERENÇAS DE CÂMBIO		(2.397.964)	(5.286.494)
<b>CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO EXERCÍCIO</b>	14	426.290.329	213.354.955
<b>FUSÃO DA Megasis</b>		-	33.721
<b>CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	14	<b>518.756.607</b>	<b>426.290.329</b>

O anexo faz parte integrante da demonstração dos fluxos de caixa em 31 de dezembro de 2020.

## NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

### 1 Introdução

A Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (“TAP Air Portugal”, “TAP S.A.” ou “Empresa”) dedica-se, no essencial, à exploração de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como à prestação de serviços e à realização das operações comerciais, industriais e financeiras relacionadas direta ou indiretamente com a referida exploração.

Em 30 de dezembro de 2019, a TAP S.A. constituiu a TAP Logistics Solutions, S.A. (“TAP Logistics”; a TAP S.A. e a TAP Logistics em conjunto designadas por “Grupo TAP S.A.”). Como tal, a TAP S.A. apresenta demonstrações financeiras consolidadas, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho (conforme alterado).

O Grupo TAP S.A. presta serviços em Portugal (Continente e Regiões Autónomas), na Europa, em África, na América do Norte, na América do Sul e no Médio Oriente. O Grupo TAP S.A. tem 20 representações em países estrangeiros e 4 em Portugal.

**Sede Social** Edifício 25 do Aeroporto de Lisboa, 1700-008 Lisboa

**Capital Social** 41.500.000 Euros

**N.I.P.C.** 500 278 725

A Empresa encontra-se filiada na IATA – *International Air Transport Association*, entre outras associações do setor.

Na sequência (i) do processo de privatização da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (“TAP SGPS”) – sociedade que detém 100% do capital social da TAP Air Portugal –, 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”), tendo o Grupo TAP acordado 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 do Grupo TAP.

No âmbito do referido AAMPF, o Grupo TAP procedeu à amortização antecipada de uma parte dos créditos devidos, tendo sido celebrado, no dia 28 de fevereiro de 2020, entre diversas entidades bancárias, a TAP SGPS, a TAP S.A. e a Portugália, como mutuárias, e a Parpública e a Atlantic Gateway, como acionistas, o “Primeiro Aditamento ao Acordo de Adaptação e Monitorização de Passivo Financeiro Relativo ao Grupo TAP”, através do qual se fixou a 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 decorreram maioritariamente da imposição, por Portugal e por muitos países de destino da TAP Air Portugal, 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 licenças 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 da acionista única da TAP S.A., a TAP SGPS, no montante de 1,2 mil milhões de Euros. Este apoio teve como objetivo disponibilizar recursos suficientes para que a TAP SGPS pudesse fazer face às suas necessidades de liquidez imediatas, tendo em vista a concretização de um plano de viabilidade de longo prazo para o Grupo TAP SGPS.

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, 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 (esse empréstimo 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 Portugaláia, bem como de um acordo complementar ao mesmo entre as referidas partes do contrato de financiamento, a Atlantic Gateway e a Parpública);
- (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 suplementares 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 suplementares 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 Euros, foi efetuada no dia 17 de julho de 2020, a segunda tranche no montante de 224 milhões Euros, foi efetuada no dia 30 de julho de 2020, a terceira tranche no montante de 25 milhões Euros, foi efetuada no dia 31 de agosto de 2020, a quarta tranche no montante de 79,6 milhões Euros, foi efetuada no dia 30 de setembro de 2020, a quinta tranche no montante de 92 milhões 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 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 Portugaláia – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. a favor do Estado Português, o qual em caso de execução terá impactos ao nível da estrutura acionista da TAP S.A.. Acresce que o Estado Português poderá utilizar as ações que eventualmente venha a deter na TAP S.A. em resultado da conversão do crédito utilizado ao abrigo do empréstimo remunerado ou da

execução do penhor acima mencionada para proceder à realização de um aumento de capital em espécie ao nível da TAP SGPS. Para o efeito, em sede de Assembleia Geral Extraordinária da TAP SGPS realizada no dia 3 de setembro de 2020, foi aprovada a deliberação sobre o aumento de capital condicionado da Sociedade [TAP SGPS] em espécie de 15.000.000 Euros até 1.200.000.000 Euros, realizado por uma ou mais entradas em espécie da República Portuguesa ou de entidade por esta indicada nos termos e para os efeitos do Artigo 87.º do Código das Sociedades Comerciais.

Na sequência da realização da Assembleia Geral Ordinária de Obrigacionistas, referente à emissão “OBRIGAÇÕES TAP 2019-2023”, com o ISIN PTTAPBOM0007, realizada em 14 de setembro de 2020, foi aprovada a Proposta do Conselho de Administração da TAP Air Portugal referente à renúncia pontual ao dever de manutenção da relação de grupo por domínio total entre a TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. e a Transportes Aéreos Portugueses, S.A. em resultado da potencial detenção, diretamente pelo Estado Português, de ações representativas do capital social da Transportes Aéreos Portugueses, S.A .

Na sequência da verificação de diversas condições precedentes a que se encontravam sujeitas as operações acima descritas, ocorreu no dia 2 de outubro de 2020:

- (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 suplementares 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 suplementares 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 suplementares 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 TAP SGPS tem atualmente a seguinte estrutura acionista:

- A República detém 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, detém 337.500 ações ordinárias, representativas de 22,5% do capital social, dos direitos de voto e dos direitos económicos da TAP SGPS;
- A HPGB detém 337.500 ações ordinárias, representativas de 22,5% do capital social, dos direitos de voto e dos direitos económicos da TAP SGPS;



- Um determinado número de acionistas detém, 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.

As presentes demonstrações financeiras consolidadas do período findo em 31 de dezembro de 2020, aprovadas em reunião do Conselho de Administração de 21 de abril de 2021 e sujeitas a aprovação da Assembleia Geral, 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 do Grupo.

### **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 Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (“TAP SA”), a TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.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 celebrado em 17 de julho de 2020, entre a República Portuguesa, a TAP SA, a TAP SGPS e a Portugalá – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (“Portugalá”) 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”) 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 Grupo TAP tomou conhecimento que 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 envolve as áreas chave do Grupo TAP, foi criado um *steering committee* liderado pelo Presidente do Conselho de Administração da TAP SGPS, Dr. Miguel Frاسquilho, e foi contratada uma consultora estratégica para auxiliar a TAP SGPS na elaboração do Plano.

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

No quadro dos trabalhos relacionados com o processo de preparação do Plano de Reestruturação, foi aprovada a 22 de dezembro de 2020, em reunião de Conselho de Ministros, uma Resolução do Conselho de Ministros que declarou a TAP SA (bem como a Portugalia 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 projeto de Plano de Reestruturação apresentado à Comissão Europeia 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.

Esse projeto de Plano de Reestruturação assenta em três eixos: (i) ajustamento da capacidade (dimensionamento de frota e otimização de rede); (ii) otimização dos custos operacionais (negociação de locações, revisão de custos com terceiros e ajuste dos custos laborais); e (iii) 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.

No âmbito da preparação do Plano de Reestruturação, foram utilizadas as projeções atualizadas de entidades de referência do setor, nomeadamente as projeções da International Air Transport Association (IATA), considerando a sua maior adequação à realidade operacional da TAP SA, com um modelo de negócio alicerçado em voos de conexão e operação de longo curso, sem, no entanto, descuidar 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 assumiu 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 sejam 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.

Estes ajustamentos à capacidade, à frota e ao quadro de pessoal farão com que o Grupo TAP, e em particular a TAP SA, 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.

O Plano de Reestruturação e a informação respeitante ao mesmo que consta do presente documento são ainda preliminares e carecem de aprovação por parte da Comissão Europeia. Note-se que, nesta data, continuam a decorrer negociações tendo em vista a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, a qual se espera poder ocorrer brevemente.

### 1.1. 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 o Grupo TAP SA 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. A posição financeira consolidada do Grupo e os resultados do exercício findo a 31 de dezembro de 2020, foram impactadas significativamente pelos efeitos da pandemia COVID-19.

#### 1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

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

Indicadores operacionais	dez/20	dez/19	Variação	
			Abs.	%
Passageiros ('000)	4.657	17.052	-12.395	-72,7%
RPK (milhões)	11.876	42.065	-30.189	-71,8%
ASK (milhões)	18.376	52.527	-34.151	-65,0%
<i>Load Factor</i>	64,6%	80,1%	-15,5p.p.	n.a.
<i>Block Hours</i>	147.213	409.522	-262.309	-64,1%
Número de Partidas	47.900	136.705	-88.805	-65,0%
Etapa média (km)	2.044	1.956	88	+4,5%
Quadro do Pessoal (final do período)	8.106	9.006	-900	-10,0%

A quebra de atividade verificada a partir de março de 2020 em resultado da pandemia de COVID-19, impactou significativamente a performance do Grupo nos restantes meses do exercício de 2020, 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 a diminuir a sua capacidade operacional, traduzindo-se numa deterioração da atividade ao longo do ano de 2020.

No exercício de 2020, o número de passageiros transportados diminuiu 72,7%, a capacidade (medida em ASKs) diminuiu 65% e a procura em termos de tráfego de passageiros (expressa em RPKs) registou um decréscimo de 71,8%, traduzindo-se numa deterioração do *load factor* em 15,5 p.p..

### 1.1.2 Impacto nos indicadores financeiros

A evolução dos principais indicadores financeiros no exercício findo a 31 de dezembro de 2020 e 2019, são detalhados como segue:

Indicadores financeiros	dez/20	dez/19	Variação	
			Valor	%
<b>Dados demonstração dos resultados</b>				
Rendimentos operacionais	1.060.184.366	3.298.753.526	-2.238.569.160	-67,9%
Receita de passagens	848.373.665	2.914.005.095	-2.065.631.430	-70,9%
EBITDA *	-380.090.410	522.926.690	-903.017.100	n.a.
Margem EBITDA	-35,9%	15,9%	-51,7p.p.	
Resultado operacional (EBIT)	-964.762.471	47.181.525	-1.011.943.996	n.a.
EBIT margin	-91,0%	1,4%	-92,4p.p.	
<b>Dados demonstração dos fluxos de caixa</b>				
Fluxos das atividades operacionais	-312.914.301	337.083.803	-649.998.104	-192,8%
Fluxos das atividades de investimento	-165.140.557	-134.701.648	-30.438.909	+22,6%
Fluxos das atividades de financiamento	572.919.100	15.805.992	557.113.108	n.a.
	dez/20	dez/19	Variação	
			Valor	%
<b>Dados posição financeira</b>				
Total do ativo	4.957.101.564	5.152.800.895	-195.699.331	-3,8%
Total do passivo	6.111.353.737	5.018.263.972	1.093.089.765	+21,8%
Total do capital próprio	-1.154.252.173	134.536.923	-1.288.789.096	n.a.

\* 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, registando-se uma diminuição dos rendimentos operacionais totais em 67,9% no exercício e das receitas de passagens em 70,9%. O EBITDA apresentou uma quebra de 522,9 milhões de Euros para -380,1 milhões de Euros e o Resultado Operacional (EBIT) de 47,2 milhões de Euros para -964,8 milhões de Euros.

No que respeita à variação apresentada na demonstração consolidada dos fluxos de caixa, verifica-se uma redução de 650 milhões de Euros nos fluxos de caixa operacionais, resultante, essencialmente, da deterioração da receita do Grupo, em função dos impactos da pandemia. Nos fluxos de caixa de investimento verifica-se uma redução de 30 milhões de Euros em resultado da redução do investimento diretamente associado à redução da atividade. No que respeita aos fluxos de caixa de financiamento verifica-se um aumento de 557 milhões de Euros em resultado financiamento do Estado Português (ver Nota Introdutória).

### 1.1.3 Impacto nas principais estimativas

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

Sem prejuízo do facto do Plano de Reestruturação se encontrar, a esta data, em análise por parte da Comissão Europeia e sujeito às interações em curso com o Estado Português e o Conselho de Administração do Grupo, é entendimento do Conselho de Administração do Grupo que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2020, encontra-se refletida nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração em 2 dezembro de 2020.

Importa referir que eventuais alterações ao Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, no âmbito das interações em curso, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos, bem como na mensuração dos passivos do Grupo e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

#### **Provisão para reestruturação (Nota 30)**

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

Na sequência do processo de reestruturação de colaboradores do Grupo TAP embutido no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração, em 2 dezembro de 2020, e das subseqüentes comunicações efetuadas pela Administração do Grupo TAP aos seus colaboradores, foi iniciado um processo de adesão a medidas voluntárias que contemplaram, rescisões por mútuo acordo, reformas antecipadas, pré-reformas, trabalho a tempo parcial e licenças sem vencimento e candidaturas à Portugalía.

Nesta data, ainda que permaneçam alguns casos em análise, houve cerca de 690 adesões ao programa voluntário de medidas laborais, sendo 70% referentes a rescisões por mútuo acordo, 14% a trabalho em tempo parcial, 8% a passagens à situação de reforma, 6% a pré-reformas e 3% a licenças sem retribuição. Estas medidas representam um redimensionamento de cerca de 630 postos de trabalho, considerando os trabalhadores em tempo parcial. O programa continua em curso com a opção das medidas voluntárias referidas acima, e também com a opção pelo Grupo da adoção de outro tipo de medidas para redimensionamento do Grupo, com o objetivo de atingir a redução de custos previstas no Plano de Reestruturação.

Consequentemente, à data de 31 de dezembro de 2020, e tendo em consideração os eventos subseqüentes ocorridos até à presente data, e a melhor estimativa do Conselho de Administração quanto

à conclusão dos processos de negociação em curso, o Grupo registou uma provisão relativa a gastos a suportar com a reestruturação, a ser implementada em 2021, no montante de cerca de 93,2 milhões de Euros.

### **Outras provisões (Nota 18)**

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

No que se refere à provisão para custos de *redelivery*, porque a data de ocorrência e o valor a suportar depende da utilização efetiva dos equipamentos (maioritariamente as aeronaves) e o seu estado de conservação à data da entrega, o Conselho de Administração procedeu à revisão da provisão considerando a nova informação sobre os prazos e os custos associados ao processo de *phase-out* no âmbito do Plano de Reestruturação.

No exercício findo a 31 de dezembro de 2020, a Administração reforçou a provisão para fazer face a encargos com o *redelivery* de equipamentos usados ao abrigo de contratos de locação sem opção de compra em, aproximadamente, 72 milhões de Euros, líquido de reversões, considerando nova informação sobre os prazos e custos associados ao processo de *phase-out*, definido no Plano de Reestruturação.

### **Perdas por imparidade de ativos correntes (Notas 10, 11 e 28)**

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

Em resultado da declaração da pandemia e dos consequentes efeitos ao nível da atividade económica, em especial no sector da aviação civil, foi identificada pela Administração a necessidade de reforçar as perdas por imparidade (i) de contas a receber no montante de 26,9 milhões de Euros (Nota 10), decorrente do incremento do risco de cobrabilidade identificado em alguns clientes, (ii) bem como dos saldos a receber da TAP ME Brasil, decorrentes das perspetivas atuais para a referida Empresa no âmbito do Plano de Reestruturação em curso do Grupo TAP (Nota 28), e (iii) de inventários em 5,3 milhões de Euros (Nota 11), decorrente da redução da rotação e expectativa de utilização de alguns itens usados na reparação de frota própria e de terceiros.

Importa ainda salientar que a recuperabilidade do saldo a receber da TAP SGPS em 31 de dezembro de 2020, no valor de 874,1 milhões de Euros, foi avaliada pelo Conselho de Administração do Grupo, a esta data, no âmbito do Plano de Reestruturação em curso do Grupo TAP.

Importa referir que eventuais alterações ao Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, no âmbito das interações em curso, podem originar impactos relevantes no cálculo

do valor recuperável do respetivo saldo e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

#### **Perdas por imparidade de ativos não correntes – frota aérea (Nota 4)**

Em 31 de dezembro de 2020, o total de ativos consolidados, não corrente, relacionados com a frota aérea, sujeitos a testes de imparidade nos termos da IAS 36, sempre que existam indícios de imparidade, ascende a 2.844 milhões de Euros.

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 pelo Grupo, entendendo a Administração que existe a necessidade de realizar os respetivos testes de imparidade dos ativos não correntes realizados em análise.

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 do Grupo, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo.

Adicionalmente, tendo em consideração a antecipação de entrega aos *lessors* de 2 aeronaves em regime de locação sem opção de compra, contratualizada no final de 2020 no âmbito do impacto da pandemia COVID-19, foram reconhecidas, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, depreciações não previstas decorrentes de perdas na sua recuperabilidade, no valor de 37.588 milhares de Euros, decomposto entre depreciações de rendas, manutenções, reservas de manutenção e *redelivery* (ver Nota 32).

Conseqüentemente, e tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação pelo Conselho de Administração da TAP SGPS, em 2 de dezembro de 2020, para os anos 2021-2025, o qual teve por base a respetiva apresentação em 10 de dezembro de 2020 à Comissão Europeia, 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 ativos fixos tangíveis e intangíveis do transporte aéreo efetuada pela Administração do Grupo em 31 de dezembro de 2020.

Sem prejuízo do facto do Plano de Reestruturação se encontrar, a esta data, em análise por parte da Comissão Europeia e sujeito às interações em curso com o Estado Português e o Conselho de Administração do Grupo, é entendimento do Conselho de Administração do Grupo que a melhor

estimativa, à data de 31 de dezembro de 2020, encontra-se refletida nas projeções embutidas no teste de imparidade realizado.

Importa referir que eventuais alterações ao Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, no âmbito das interações em curso, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável da frota aérea do Grupo e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

Importa ainda salientar que as expetativas atuais quanto à recuperação do transporte aéreo face às expetativas na data de aprovação do Plano de Reestruturação por parte do Conselho de Administração, não alteram as conclusões referente à análise efetuada no teste de imparidade com referência a 31 de dezembro de 2020.

### **Descontinuação de contabilidade de cobertura (Nota 23)**

Até à eclosão da pandemia COVID-19, o Grupo tinha como política para redução do risco de volatilidade do preço do combustível usado na atividade de transporte aéreo a contratação de derivados de *jet fuel*, negociando habitualmente contratos até 12 meses e abrangendo entre 50% a 60% do consumo mensal estimado. O Grupo usa a contabilidade de cobertura sempre que se encontrem cumpridos os requisitos das IFRS 9.

Com a redução da atividade do transporte aéreo resultante da pandemia COVID-19 e com base na melhor informação disponível, o Conselho de Administração reviu as premissas de curto prazo de consumo de combustível, tendo identificado que alguns dos contratos associados a operações de cobertura deixaram de cumprir com os requisitos da IFRS 9, por se verificar que há transações futuras que deixaram de ser altamente prováveis. Nos termos da IFRS 9, a contabilidade de cobertura foi, nestes casos, descontinuada. A perda associada à descontinuação foi reconhecida numa linha separada denominada gastos de *overhedge*, de acordo com a política contabilística do Grupo.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, foram registados em gastos de *overhedge* 165 milhões de Euros, 151 milhões de Euros correspondentes a contratos que terminaram durante o exercício e 14 milhões de Euros relativos ao justo valor de contratos ainda ativos e que se encontram em *overhedge* (Nota 33), os quais poderão variar no futuro em função da flutuação do preço do *jet fuel* e das premissas quanto ao consumo de combustível.



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

O Grupo reconhece os impostos diferidos nos termos da IAS 12, 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.

O Grupo TAP S.A. tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014, 2015, 2018 e 2019, correspondentes a impostos diferidos no montante de 76,9 milhões de Euros, e para os quais existe, por parte do Grupo, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais embutidos no período 2021 – 2025, conforme incluído no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração do Grupo em 2 dezembro de 2020.

Importa referir que eventuais alterações ao Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, no âmbito das interações em curso, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos por impostos diferidos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

Em resultado dos impactos do COVID-19 na atividade do Grupo, no decorrer do exercício de 2020 foram apurados prejuízos fiscais estimados de 1.194 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 de recuperação dos mesmos, à luz das normas internacionais contabilísticas e de relato financeiro.

## **Documentos pendentes de voo (Nota 22)**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o total de documentos pendentes de voo ascendia a aproximadamente 602,0 milhões de Euros e 480,8 milhões de Euros, respetivamente. O montante de documentos pendentes de voo foi em 31 de dezembro de 2020 impactado de forma significativa pelos efeitos da pandemia COVID-19.

Decorrente da redução da atividade após abril de 2020 e do cancelamento de voos impostos ao sector da aviação e ao Grupo, os documentos pendentes de voo em 31 de dezembro de 2020 incluem montantes

significativos referentes a voos não realizados até essa data, mantendo o Grupo a sua responsabilidade pela prestação do serviço no futuro ou pelo seu reembolso nos termos contratuais.

Neste enquadramento, o Conselho de Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher* com majoração e prazos de validade alargados, o que aliado ao cancelamento de viagens devido à pandemia COVID-19, se traduziu num incremento das responsabilidades registadas a 31 de dezembro de 2020.

Os critérios usados na estimativa de valorização dos documentos pendentes de voo foram revistos em função da política acima mencionada, passando a incluir, entre outros, estimativas diferenciadas quanto à utilização futura de vouchers de reembolso e à utilização futura de passagens. Eventuais alterações à política de utilização de documentos pendentes de voo e nova informação relevante podem resultar na alteração das estimativas realizadas pela Administração sobre a valorização desta responsabilidade.

### **Programa de fidelização de clientes (Nota 21)**

As obrigações de desempenho associadas à atribuição de milhas aos aderentes do programa *Miles&Go*, são mensuradas, com base em informação histórica no número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas no final de cada exercício, ajustadas da estimativa de milhas a expirar sem utilização, e do “*stand-alone price*”, correspondente ao valor médio equivalente do bilhete, considerando o histórico da redenção de milhas.

Em 2020, por forma a amenizar os impactos causado pela pandemia, a TAP prorrogou em 12 meses a validade das milhas atribuídas a clientes, para milhas a expirar entre março e setembro de 2020 e por prudência não alterou o “*stand-alone price*” apurado em 2019. Esta medida teve um impacto na obrigação registada com o programa de fidelidade aumentado o passivo em cerca de 6 milhões de Euros. Caso a redenção das milhas, nos próximos exercícios, não atinja os valores históricos pré-pandemia COVID-19 e a estratégia comercial não passe pela atribuição de novas prorrogações de validade, os resultados do Grupo podem registar um impacto positivo.

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

Desde o início da pandemia COVID-19 o Grupo adotou medidas de proteção de liquidez, nomeadamente suspensão ou adiamento de investimentos não críticos, renegociação de contratos e prazos de pagamento com fornecedores e *lessors*, corte de despesas acessórias, suspensão de contratações e progressões, não renovação de contratos de trabalho a termo, bem como a adesão ao regime de *layoff* simplificado e de apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade, e a implementação de programas de licenças sem vencimento temporárias.

## **Fornecedores e lessors**

Decorrente da redução da atividade e da gestão de liquidez, o Grupo reduziu a contratação de fornecedores de serviços correntes, o que motivou a diminuição das contas a pagar face a dezembro de 2019. Numa ótica de gestão prudente de liquidez, o Grupo igualmente renegociou com alguns dos seus fornecedores correntes planos de pagamento com o respetivo alargamento do prazo de pagamento.

Como consequência do abrandamento da atividade comercial e operacional, existiram também contactos com *lessors* com vista à renegociação contratual de algumas condições dos contratos de locação de aeronaves, que representa a quase totalidade da frota. Estas negociações ocorridas em 2020 (e com continuação em 2021), incidiram sobretudo no diferimento de pagamentos de rendas e reservas de manutenção, assim como na renegociação de montantes das rendas futuras, mantendo presente nessas negociações a eventual futura necessidade de redução de frota decorrente do Plano de Reestruturação. Em 31 de dezembro de 2020, o valor das rendas vencidas não pagas a *lessors* era de 33,0 milhões de Euros e encontrava-se classificada na rubrica de “Passivo de locação sem opção de compra”, e a redução no “Passivo de locação sem opção de compra” decorrente das referidas renegociações já celebradas até 31 de dezembro de 2020 foi de 96,9 milhões de Euros (Nota 19).

De referir que, tendo em consideração os efeitos da pandemia, foi negociado um acordo com a Airbus que alterou os contratos de aquisição de aeronaves das famílias A320neo e A330neo, permitindo reduzir o CAPEX nos anos 2020-2022 em aproximadamente USD 1.000 milhões, por forma a alcançar um melhor alinhamento com o atual momento de mercado e as perspetivas de retoma para os próximos anos. No que se refere ao contrato de aquisição de aeronaves da família A320neo, procedeu-se à diminuição do número de aeronaves a entregar em 2020, adiando algumas entregas para 2021. Adicionalmente, o acordo permitiu adiar a maioria das entregas originalmente previstas para 2021 e 2022 para o período entre 2025 e 2027. No que se refere ao contrato de aquisição de aeronaves A330neo, foi acordado o adiamento para 2024 relativo às 2 aeronaves com entrega originalmente prevista para 2022, garantindo à TAP o diferimento dos compromissos com o pagamento de *Pre-Delivery Payments* e a possibilidade de troca destas aeronaves por outros modelos, a avaliar em função da retoma da procura e das necessidades futuras da Companhia.

## **Lay-off**

Como medida excecional e temporária de proteção dos postos de trabalho, no âmbito da pandemia COVID-19, o Grupo aderiu entre abril e junho de 2020 à medida constante do Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março, na sua redação atual, traduzida na redução temporária do período normal de trabalho ou na suspensão do contrato de trabalho (programa de *lay-off* simplificado). Após 1 de agosto de 2020 e até 30 de novembro de 2020, o Grupo aderiu ao novo mecanismo que sucede ao *lay-off* simplificado, designado por apoio extraordinário à retoma progressiva, regulado nos termos do Programa de Estabilização Económica e Social, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020 de 6

de junho, nomeadamente das medidas de apoio à retoma progressiva constantes da secção 2.2.1. do mesmo (“Apoio Extraordinário à Retoma Progressiva”).

No exercício de 2020, e em resultado da adesão aos regimes de apoio acima identificados, registou-se uma poupança estimada dos custos com pessoal de 127 milhões de Euros, incluindo o efeito do não pagamento da Taxa Social Única, o apoio financeiro suportado pela Segurança Social e a redução dos custos com salário em função do regime de *lay-off* adotado para cada trabalhador.

### **Apoios Governamentais**

Nos termos da aprovação pela Comissão Europeia, em 10 de junho, da concessão de um Auxílio de Estado pelo Estado Português ao Grupo TAP no montante até 1,2 mil milhões de Euros (Nota Introdutória), a Administração em conjunto com assessores externos, preparou um Plano de Reestruturação de longo prazo com vista à demonstração da viabilidade económica do Grupo. Este plano inclui um conjunto de medidas estruturais e de implementação mais alongada no tempo com vista à mitigação dos efeitos da pandemia do COVID-19 na atividade operacional e situação patrimonial do Grupo.

Paralelamente, o Grupo aderiu a um conjunto de apoios à economia que o Governo Português promoveu no contexto da pandemia COVID-19, nomeadamente: (i) ao regime excecional e temporário de cumprimento de obrigações fiscais e contribuições sociais, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, constante do Decreto-Lei n.º 10-F/2020, de 26 de março, na sua redação atual; (ii) à aplicação do regime excecional e temporário de suspensão de prazos judiciais, administrativos e tributários, nos termos da Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, na sua redação atual, e (iii) ao regime excecional de proteção dos créditos das empresas, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, constante do Decreto-Lei n.º 10- J/2020, de 26 de março, na sua redação atual.

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

A Comissão Europeia aprovou a 10 de junho de 2020 um Auxílio de Estado a conceder pelo Estado Português ao Grupo TAP no montante de 1,2 mil milhões de Euros, formalizado através de um financiamento remunerado de 946 milhões de Euros à TAP SA, ao qual acresceu um montante adicional de 254 milhões de Euros (Nota Introdutória). Este financiamento tem um prazo de 6 (seis) meses, salvo se tal prazo for prorrogado por acordo das partes e com a aprovação da Comissão Europeia ou se, dentro do referido prazo, for ultimado e apresentado à Comissão Europeia um Plano de Reestruturação do Grupo TAP aprovado pela Administração, o que se verificou tendo sido o referido Plano de Reestruturação submetido à aprovação da Comissão Europeia em 10 dezembro de 2020.

Deste modo, a TAP SA obriga-se a reembolsar o Empréstimo ao Estado Português, em data posterior, das 2 a que ocorra mais cedo:

- (i) em caso de adoção de decisão pela Comissão Europeia sobre as condições de auxílio à reestruturação até 1 de setembro de 2021, na data que vier a ser fixada para o efeito no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia; ou
- (ii) em caso de não adoção de decisão pela Comissão Europeia sobre as condições de auxílio à reestruturação até 1 de setembro de 2021.

Sendo aprovado o Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, o Crédito Utilizado integrará o auxílio à reestruturação nele compreendido.

A Administração tem vindo a monitorizar as necessidades de liquidez suportadas num plano de tesouraria de curto prazo, sendo o mesmo revisto regularmente com base na melhor informação disponível quanto à evolução esperada da sua atividade e à evolução estimada de *drivers* (condicionalismos) externos (i.e. preço do combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de dívidas, limitações à mobilidade das pessoas, etc.), bem como da assinatura do contrato de financiamento supra mencionado que tem desde julho de 2020 suprido as necessidades de liquidez do Grupo.

Refira-se que o cenário base considerado no Plano de Reestruturação submetido à Comissão Europeia apresenta necessidades estimadas de tesouraria entre 2020 até 2024 que podem atingir os 3,5 mil milhões de Euros, dos quais cerca de 1 mil milhões de Euros dizem respeito ao ano de 2021.

No âmbito da negociação do Plano de Reestruturação entre Portugal e a Comissão Europeia, em março de 2021 foi aceite que pudesse ser notificado um auxílio num montante máximo de 463 milhões de Euros, ao abrigo do regime comunitário de compensação por danos sofridos devido à pandemia COVID-19, de forma a dar uma resposta mais imediata às necessidades atuais de tesouraria da TAP. Como consequência, o montante de necessidades de tesouraria da companhia constante do Plano de Reestruturação deverá ser ajustado no valor determinado.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2020 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 1,2 mil milhões de Euros, (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) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos (iv) 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.

Tendo em consideração a situação atual em que o Grupo TAP se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (ii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de desenvolvimento/aparecimento de variantes associados à pandemia, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado. Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional futura do Grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

Não obstante, e tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração em dezembro de 2020 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo TAP se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

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

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

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

### **2.1. Base de Preparação**

As demonstrações financeiras agora apresentadas reportam-se ao período findo em 31 de dezembro de 2020, tendo sido preparadas em conformidade com as Normas Internacionais de Relato Financeiro adotadas pela União Europeia (“IFRS” – anteriormente designadas Normas Internacionais de Contabilidade – “IAS”) emitidas pelo *International Accounting Standards Board* (“IASB”) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* (“IFRIC”) ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* (“SIC”), em vigor a 1 de janeiro de 2020. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por “IFRS”.

As demonstrações financeiras consolidadas anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações (Nota 1.1.5), a partir dos livros e registos contabilísticos do Grupo, e tomando por base o

custo histórico, exceto quanto aos instrumentos financeiros derivados e propriedades de investimento, que se encontram registados ao justo valor.

Na preparação das demonstrações financeiras, em conformidade com as IFRS, 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 2.33.

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

## 2.2. Novas normas, alterações às normas e interpretações mandatárias a 31 de dezembro de 2020

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2020, são como segue:

Descrição	Alteração	Data efetiva
<b>1. Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2020</b>		
• IFRS 3 – Concentrações de atividades empresariais	Alteração da definição de negócio	1 de janeiro de 2020
• IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 – Reforma das taxas de juro de referência – fase 1	Introdução de isenções à contabilidade de cobertura, para que a reforma das taxas de juro referência não afete a contabilidade de cobertura	1 de janeiro de 2020
• IAS 1 – Apresentação das demonstrações financeiras; IAS 8 – Políticas contabilísticas, alterações nas estimativas contabilísticas e erros	Atualização da definição de “material”, na aplicação das normas às demonstrações financeiras como um todo	1 de janeiro de 2020
• Estrutura concetual – Alterações na referência a outras IFRS	Alteração a algumas IFRS relativamente a referências cruzadas e esclarecimentos sobre a aplicação das novas definições de ativos / passivos e gastos / rendimentos	1 de janeiro de 2020

Descrição	Alteração	Data efetiva
<b>2. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2021, já endossadas pela EU</b>		
• IFRS 16 – Bonificações de rendas relacionadas com o COVID-19	Aplicação de isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionadas com a COVID-19, como modificações	1 de junho de 2020
• IFRS 4 – diferimento da aplicação da IFRS 9	Fim do diferimento do início da aplicação da IFRS 9 para as entidades com atividade seguradora, adiado para 1 de janeiro de 2023	1 de janeiro de 2021

<b>3. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2021, ainda não endossadas pela EU</b>		
• IAS 1 – Apresentação das demonstrações financeiras - Classificação de passivos	Classificação de um passivo como corrente ou não corrente, em função do direito que uma entidade tem de diferir o seu pagamento. Nova definição de “liquidação” de um passivo	1 de janeiro de 2023
• IAS 16 – Rendimentos obtidos antes da entrada em funcionamento	Proibição da dedução do rendimento obtido com a venda de itens produzidos durante a fase de testes, ao custo de aquisição dos ativos tangíveis	1 de janeiro de 2022
• IAS 37 – Contratos onerosos – custos de cumprir com um contrato	Clarificação sobre a natureza dos gastos a considerar para determinar se um contrato se tornou oneroso	1 de janeiro de 2022
• Ciclo de Melhorias 2018 – 2020	Alterações específicas e pontuais à IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 41	1 de janeiro de 2022
• IFRS 3 – Referências à Estrutura conceptual	Atualização às referências para a Estrutura Conceptual e clarificação sobre o registo de provisões e passivos contingentes no âmbito de uma concentração de atividades empresariais	1 de janeiro de 2022
• IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 – Reforma das taxas de juro de referência – fase 2	Isenções adicionais relacionadas com os impactos da reforma das taxas de juro referência (“IBOR”), e especialmente a substituição de uma taxa de juro de referência por outra alternativa nos instrumentos financeiros negociados	1 de janeiro de 2021



<ul style="list-style-type: none"> <li>• IFRS 17 – Contratos de seguro</li> </ul>	<p>Nova contabilização para os contratos de seguro, contratos de resseguro e contratos de investimento com características de participação discricionária</p>	<p>1 de janeiro de 2023</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• IFRS 17 – Contratos de seguro (alterações)</li> </ul>	<p>Inclusão de alterações à IFRS 17 em áreas como: i) âmbito de aplicação; ii) nível de agregação dos contratos de seguros; iii) reconhecimento; iv) mensuração; v) modificação e desreconhecimento; vi) apresentação da Demonstração da posição financeira; vii) reconhecimento e mensuração da Demonstração dos resultados; e viii) divulgações</p>	<p>1 de janeiro de 2023</p>

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2020, não impactaram as demonstrações financeiras do Grupo do exercício findo em 31 de dezembro de 2020. Relativamente às novas normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras do Grupo.

### 2.3. Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2019, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente comparáveis.

### 2.4. Perímetro de consolidação

#### Subsidiárias

Subsidiárias são as entidades sobre as quais o Grupo exerce controlo.

O Conselho de Administração considera que existe controlo sobre uma entidade quando o Grupo está exposto e / ou tem o direito, como resultado de seu envolvimento, ao retorno das atividades da entidade e tem capacidade para afetar esse retorno através do controlo existente, sobre essa entidade, nomeadamente quando detém, direta ou indiretamente, mais da metade dos direitos de voto.

A existência e o efeito de possíveis direitos a voto atualmente exercíveis ou convertíveis são levados em consideração quando o Grupo avalia se possui controlo sobre outra entidade.

A participação de terceiros no capital próprio e no resultado líquido daquelas empresas é apresentada, separadamente, na demonstração da posição financeira consolidada e na demonstração consolidada dos resultados, respetivamente, na rubrica de “Interesse que não controlam”.

As entidades incluídas no perímetro de consolidação são detalhadas abaixo:

Nome	Sede	Objeto	% Participação
TAP Logistics Solutions, S.A.	Lisboa	Serviços postais e transporte de documentos, cargas e outros bens.	100%

Os custos diretamente associados com aquisições (serviços de consultoria, aconselhamento legal, gastos administrativos, entre outros) são contabilizados, nas demonstrações financeiras consolidadas do Grupo TAP, como gastos do exercício em que a aquisição teve lugar, reconhecidos na demonstração consolidada dos resultados.

Os ativos identificáveis adquiridos, os passivos e os passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial são mensurados inicialmente ao justo valor na data de aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor da parcela do Grupo, dos ativos e passivos identificáveis adquiridos, é registado como *goodwill*.

Os investimentos em subsidiárias onde o Grupo TAP tem controlo são consolidados integralmente a partir da data em que o Grupo assume o controlo de suas atividades financeiras e operacionais até ao momento em que o controle deixa de existir.

Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor dos ativos líquidos da subsidiária adquirida (*goodwill* negativo), a diferença é reconhecida diretamente na demonstração consolidada dos resultados.

As transações internas, saldos, ganhos não realizados em transações e dividendos distribuídos entre empresas do Grupo são eliminados. As perdas não realizadas são também eliminadas, exceto se a transação revelar evidência de imparidade de um ativo transferido.

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

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

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

O capital próprio e o resultado líquido, correspondente à participação de terceiros nas empresas subsidiárias, são apresentados separadamente na demonstração da posição financeira consolidada e na demonstração dos resultados consolidados, respetivamente, na rubrica de interesse que não controlam. Os prejuízos e ganhos aplicáveis aos interesses que não controlam são imputados aos mesmos.

Qualquer montante contingente a ser transferido pelo Grupo é reconhecido ao justo valor à data da aquisição. As eventuais remensurações subseqüentes não afetam os saldos de *goodwill*, exceto se efetuadas até 12 meses após a data de aquisição.

As políticas contabilísticas das subsidiárias foram alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir consistência com as políticas adotadas pelo Grupo.

## **2.5. Relato por segmentos**

Tal como preconizado na IFRS 8, o Grupo apresenta os segmentos operacionais baseados na informação de gestão produzida internamente. De facto, os segmentos operacionais são reportados de forma consistente com o modelo interno de informação de gestão, providenciado ao principal responsável pela tomada de decisões operacionais do Grupo, o qual é responsável pela alocação de recursos ao segmento e pela avaliação do seu desempenho, assim como pela tomada de decisões estratégicas. O Grupo não apresenta ativos e passivos segmentais tendo em consideração que esta informação não é apresentada ao principal responsável pela tomada de decisões operacionais.

Foram identificados dois segmentos operacionais: transporte aéreo e manutenção e engenharia. As atividades agregadas em “Outros” não qualificam para relatar separadamente.

As políticas contabilísticas do relato por segmentos são utilizadas de forma consistente no Grupo. Todos os réditos inter-segmentais são valorizados a preços de mercado e eliminados na consolidação. A informação relativa aos segmentos identificados encontra-se apresentada na Nota 24.

## **2.6. Conversão cambial**

### **Moeda funcional e de apresentação**

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras de cada uma das entidades do Grupo são mensurados utilizando a moeda do ambiente económico em que a entidade opera (moeda funcional). As demonstrações financeiras consolidadas são apresentadas em Euros, sendo o Euro a moeda funcional da TAP S.A. e de apresentação do Grupo.

## Saldos e transações expressos em moeda estrangeira

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 consolidada dos resultados, na rubrica de diferenças financeiras de câmbio líquidas.

As taxas de câmbio utilizadas na conversão das demonstrações financeiras consolidadas expressas em uma moeda diferente do Euro ou na atualização dos saldos expressos em moeda estrangeira, em 31 de dezembro de 2020 e 2019, foram as seguintes:

Moeda	2020	2019	Taxas médias	
			2020	2019
USD	1,2271	1,1234	1,147	1,121
CHF	1,0802	1,0854	1,071	1,116
GBP	0,8990	0,8508	0,889	0,880
BRL	6,3735	4,5157	5,999	4,417
AOA	797,13	536,26	663,60	406,77

### 2.7. Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis, nomeadamente edifícios e terrenos, adquiridos até 1 de janeiro de 2004 (data de transição para IFRS), encontram-se registados ao custo de aquisição, ou custo de aquisição reavaliado de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal até àquela data, deduzido das depreciações e das perdas por imparidade acumuladas.

Adicionalmente, à data da transição, a TAP S.A. aplicou a exceção prevista na IFRS 1 - Primeira Aplicação das Normas Internacionais de Relato Financeiro, pela qual se poderá considerar como custo considerado (*deemed cost*) o justo valor de algumas categorias de bens, reportado à data de transição (1 de janeiro de 2004).

Assim, com efeitos a 1 de janeiro de 2004, os bens pertencentes à categoria de edifícios da TAP SA, foram revalorizados para o correspondente justo valor a essa data. O justo valor desses itens, do ativo fixo tangível, foi determinado por um estudo de avaliação patrimonial efetuado por uma entidade especializada independente, a qual procedeu, igualmente, à determinação do período de vida útil remanescente desses bens, à data de transição.

Os ativos fixos tangíveis, adquiridos posteriormente à data de transição, 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 o Grupo. Os demais encargos com manutenção corrente são reconhecidos como um gasto do 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	20	0-5%
Frota aérea em regime de locação com opção de compra	20	0-5%
Reatores de reserva e sobressalentes	20	5%
Reatores de reserva em regime de locação com opção de compra	20	5%
Outro equipamento básico	7-20	0-5%
Equipamento de transporte	4-10	-
Ferramentas e utensílios	8-20	0-5%
Equipamento administrativo	5-16	-
Outros ativos fixos tangíveis	10	-

Os valores residuais dos ativos e as respetivas vidas úteis são revistos e ajustados prospectivamente, se necessário, na data de relato (Nota 4). 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 (Nota 2.10.).

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 dos ativos, e são reconhecidos na demonstração consolidada dos resultados, como outros rendimentos ou outros gastos operacionais.

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 2.25.

## **2.8. 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 foram valorizadas ao justo valor na data da transição para as IFRS, sendo valorizadas subsequentemente 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.

## **2.9. Ativos intangíveis**

A rubrica Ativos intangíveis, inclui, essencialmente, software de suporte à atividade, registado ao custo de aquisição deduzido de amortizações e perdas por imparidade, pelo método das quotas constantes, durante um período que varia entre 3 e 10 anos.

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

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

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

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

Para a realização de testes de 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 diminuiram.

A reversão das perdas por imparidade é reconhecida na demonstração consolidada dos resultados na rubrica “Depreciações, amortizações e perdas por imparidade”. 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

### Classificação

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

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

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

### → Instrumentos de dívida

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

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

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

### → Instrumentos de capital próprio

Os instrumentos de capital próprio são sempre mensurados ao justo valor. Os instrumentos de capital próprio detidos para negociação são mensurados ao justo valor por resultados. Para todos os restantes instrumentos de capital próprio, o Grupo pode optar, instrumento a instrumento, por, no reconhecimento inicial, apresentar as variações do seu justo valor em outro rendimento integral.

Quando o Grupo exerce opção, todas as variações de justo valor, com exceção de dividendos que configuram retorno do investimento efetuado, são reconhecidos em outro rendimento integral. Neste caso, na data do desreconhecimento do ativo, o ganho ou perda acumulado não é reconhecido em resultado do período sendo, nessa altura, transferido para resultados transitados.

### Imparidade de ativos financeiros

A IFRS 9 estabelece um modelo de imparidade baseado em "perdas esperadas", de acordo com o qual a estimativa de imparidade é avaliada desde o reconhecimento inicial, tendo em conta a avaliação do risco de crédito.

### → Outras contas a receber

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

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

### → Outros ativos financeiros

O Grupo considera que todos os instrumentos de dívida mensurados ao custo amortizado têm um risco de crédito nulo.

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

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



Qualquer perda por imparidade nestes ativos financeiros é reconhecida em resultado do período, nas rubricas “Imparidade de contas a receber e inventários” e “Provisões”.

### **Desreconhecimento de ativos financeiros**

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

### **2.12. Instrumentos Financeiros derivados**

O Grupo utiliza derivados com o objetivo de gerir os riscos financeiros e operacionais a que se encontra sujeita. Sempre que as expectativas de evolução de taxas de juro e do preço do *jet fuel* o justifiquem, o Grupo TAP procura contratar operações de proteção contra movimentos adversos, através de instrumentos derivados, tais como *interest rate swaps* (“IRS”) e *swaps* de *jet fuel*.

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

Na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor das coberturas de fluxos de caixa são, inicialmente, registadas, em outros rendimentos integrais do período a que respeitam e posteriormente em resultados do exercício operacionais (“Combustível para aeronaves”), para os instrumentos de *jet fuel*, e resultados financeiros líquidos (“Juros e rendimentos/gastos similares”) para os instrumentos de taxa de juro, na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados operacionais ou resultados financeiros líquidos, dependendo da natureza do instrumento financeiro derivado, no momento em que ocorre.

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

Sempre que possível, o justo valor dos derivados é estimado com base em instrumentos cotados. Na ausência de preços de mercado, o justo valor dos derivados é estimado através do método de fluxos de caixa descontados e modelos de valorização de opções, de acordo com pressupostos geralmente utilizados no mercado. O justo valor dos instrumentos financeiros derivados encontra-se incluído, essencialmente, nas rubricas de “Outras contas a receber” e de “Outras contas a pagar”.

## Contabilidade de cobertura

Os instrumentos financeiros derivados, utilizados para fins de cobertura, podem ser classificados contabilisticamente como de cobertura desde que cumpram, cumulativamente, com as seguintes condições:

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

### 2.13. Ativos e passivos ao justo valor

As mensurações do justo valor e divulgações relacionadas são baseadas em uma hierarquia de justo valor. A hierarquia categoriza as entradas usadas nas técnicas de avaliação em três níveis.

Os *inputs* de nível 1 são preços cotados em mercados ativos para ativos ou passivos idênticos, que o Grupo pode aceder na data do balanço.

Os *inputs* de nível 2 são *inputs* que não os preços de mercado cotados incluídos no nível 1, que são observáveis para o ativo ou passivo, direta ou indiretamente.

Os *inputs* de nível 3 não são observáveis para o ativo ou passivo. Os *inputs* não observáveis são usados para mensurar o justo valor na medida em que os *inputs* observáveis relevantes não estejam disponíveis, permitindo situações em que há pouca, se houver alguma, atividade de mercado para o ativo ou passivo na data da mensuração. Uma entidade desenvolve *inputs* não observáveis usando as melhores informações disponíveis nas circunstâncias, que podem incluir os próprios dados da entidade.

### 2.14. 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 registados com base nas diferenças temporárias entre os valores contabilísticos dos ativos e passivos e sua respetiva base tributária. Os ativos por impostos diferidos são reconhecidos sempre que houver uma probabilidade razoável de que lucros tributáveis futuros sejam gerados ou se houver passivos por impostos diferidos contra os quais possam ser compensados. Os ativos por impostos diferidos são revistos periodicamente e diminuídos sempre que é provável que não serão utilizados.

A taxa do imposto sobre o rendimento que se espera estar em vigor no período em que as diferenças temporárias serão revertidas é usada no cálculo do imposto diferido.

O imposto diferido é registado como gasto ou rendimento do exercício, exceto se resultar de valores registados diretamente no capital próprio, caso em que o imposto diferido também é registado na mesma rubrica, ou seja, os valores a serem incluídos no imposto corrente e no imposto diferido, resultante de transações e eventos reconhecidos em reservas, são registados diretamente nessas mesmas rubricas, não afetando o lucro líquido do exercício. 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.

O registo dos impactos fiscais das transações realizadas pelo Grupo corresponde ao entendimento da gestão sobre o tratamento fiscal aplicável à luz da legislação emitida. Nas situações em que haja lugar a interpretação e tal venha a ser questionado pela Administração Fiscal, a gestão procede à sua reanálise, avaliando a probabilidade (superior ou inferior ao 50%) de o tratamento fiscal adotado ser aceite, e consequentemente determina qual o valor mais provável ou o valor esperado de ativos ou passivos por imposto a registar.

## **2.15. 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 refere-se, essencialmente, a equipamentos e sobresselentes a serem utilizados nos aviões e motores e são valorizados 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 "Imparidade de contas a receber e inventários".

## **2.16. Clientes e outras contas a receber**

Os saldos de clientes e outras contas a receber correntes são, inicialmente, contabilizados pelo valor da contraprestação acordada, a não ser que tenham uma componente de financiamento significativa, caso em que são contabilizados ao justo valor. O Grupo detém os saldos de clientes e outras contas a receber correntes com o objetivo de os cobrar, sendo assim, subsequentemente mensurados ao custo amortizado, deduzido de perdas por imparidade (Nota 10).

As perdas por imparidade são registadas tendo por base a experiência de perdas reais ao longo de um período que foi considerado estatisticamente relevante e representativas das características específicas do risco de crédito subjacente, ajustadas de informações prospetivas.

## **2.17. Caixa e seus equivalentes**

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

## **2.18. Capital social**

As ações ordinárias são classificadas no capital próprio (Nota 15).

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.

## **2.19. Passivos remunerados**

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

Os passivos remunerados e os passivos de locação com opção de compra são classificados no passivo corrente, exceto se o Grupo possuir um direito incondicional de diferir a liquidação do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data da posição financeira consolidada (Nota 19).

## **2.20. Encargos financeiros com empréstimos**

Os encargos financeiros de empréstimos genéricos e específicos, diretamente relacionados com a aquisição, construção (caso o período de construção ou desenvolvimento exceda um ano) ou produção de ativos fixos que demoram um período substancial de tempo a serem concluídos, 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.

Os restantes encargos financeiros são reconhecidos como gastos quando incorridos.

## **2.21. Provisões**

São reconhecidas provisões sempre que o Grupo 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 pelo Grupo e pelos seus consultores legais, baseados em taxas de sucesso históricas, por natureza de processo e probabilidade de desfecho desfavorável para o Grupo.

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

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

Os custos de restauração dos aviões executados imediatamente antes da devolução ao *lessor* no término do contrato de locação (definido como *redelivery* para fins da IFRS 16), são reconhecidos como provisão

na data de início do contrato, desde que possam ser estimados com fiabilidade. Adicionalmente, uma componente de ativo é reconhecida, no ativo de direito de uso, que é depreciado pelo método linear pelo prazo do arrendamento.

## **2.22. Benefícios pós-emprego aos colaboradores**

O Grupo assumiu o compromisso de pagar, aos seus empregados, prestações pecuniárias a título de complementos de pensões de reforma, prestações de pré-reforma, cuidados de saúde e prémios de jubilação. O Grupo constituiu fundos de pensões autónomos como forma de financiar uma parte das suas responsabilidades por aqueles pagamentos.

A fim de estimar as suas responsabilidades com os planos de benefícios definidos acima, o Grupo obtém, periodicamente, cálculos atuariais das responsabilidades determinadas de acordo com o “Método da Unidade de Crédito Projetada”.

As remensurações resultantes das diferenças entre os pressupostos utilizados para fins de cálculo das responsabilidades e que efetivamente ocorram (bem como de alterações efetuadas nos mesmos e da diferença entre o valor esperado do retorno sobre os ativos do fundo e o retorno real) são reconhecidas quando incorridos diretamente na demonstração consolidada do resultado integral.

As responsabilidades, reconhecidas na rubrica “Pensões e outros benefícios pós-emprego” na demonstração da posição financeira consolidada, representam o valor atual das obrigações com os planos de benefícios definidos, deduzido do justo valor dos ativos dos fundos.

Os planos que apresentam um excesso de financiamento são registados como um ativo, quando há uma autorização expressa para a sua compensação com as contribuições patronais futuras, ou se o reembolso desse excedente financeiro é expressamente autorizado ou permitido.

Os ganhos e perdas, gerados por um corte ou uma liquidação de um plano de pensões de benefícios definidos, são reconhecidos em resultados do exercício quando o corte ou a liquidação ocorrer. Um corte ocorre quando se verifica uma redução material no número de empregados.

Os gastos por responsabilidades passadas, que resultem da implementação de um novo plano ou acréscimos dos benefícios atribuídos, são reconhecidos imediatamente nos resultados do Grupo. O aumento dos gastos com serviços passados decorrente de reformas antecipadas (reformas antes do empregado atingir a idade da reforma) ou alterações de plano é reconhecido na demonstração dos resultados quando incorrido.

As contribuições efetuadas, no âmbito dos planos de contribuição definida, são registadas como gastos na demonstração consolidada dos resultados na data em que as mesmas são devidas. De acordo com

estes planos, no caso do 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.

### **2.23. Outras contas a pagar**

Os saldos de fornecedores e outros valores a pagar correntes são, inicialmente, registados ao justo valor sendo, subseqüentemente, mensurados ao custo amortizado (Nota 20).

### **2.24. Subsídios**

Os subsídios estatais só são reconhecidos após existir segurança de que o Grupo cumprirá as condições inerentes aos mesmos e que os subsídios serão recebidos.

Os subsídios à exploração, recebidos com o objetivo de compensar o Grupo por gastos incorridos, são registados na demonstração consolidada dos resultados de forma sistemática durante os períodos em que são reconhecidos os gastos que aqueles subsídios visam compensar.

Os subsídios ao investimento, recebidos com o objetivo de compensar o Grupo por investimentos efetuados em ativos tangíveis/intangíveis, são incluídos na rubrica “Outras contas a pagar” e são reconhecidos em resultados, durante a vida útil estimada do respetivo ativo subsidiado, por dedução ao valor das depreciações/amortizações.

### **2.25. Locações**

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

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

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

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

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

O passivo de locação é apresentado em duas linhas separadas na demonstração consolidada da posição financeira nas rubricas “Passivos de locação com opção de compra” e “Passivos de locação sem opção de compra”.

O passivo de locação é mensurado subsequentemente com aumentos que refletem os juros vencidos sobre o passivo e com reduções que refletem os pagamentos efetuados.

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. Decorrente das renegociações dos contratos de locação sem opção de compra o Grupo reviu a taxa de desconto aplicável a estas locações.



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

Sempre que o Grupo incorre na obrigação de gastos para dismantelar e remover um ativo locado, restaurar o local em que o mesmo está localizado ou restaurar o ativo subjacente à condição exigida pelos termos e condições da locação, é reconhecida uma provisão, mensurada de acordo com o IAS 37. Na medida em que os gastos estejam relacionados com um ativo por direito de uso, os gastos serão incluídos no ativo por direito de uso relacionado, a menos que esses gastos sejam incorridos para produzir inventários.

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

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

As locações de valor variável que não dependem de um índice ou taxa não são incluídas na mensuração do passivo de locação e do ativo por direito de uso. Os respetivos pagamentos são reconhecidos como gasto no período em que ocorre o evento ou condição que determina a ocorrência desses pagamentos, e são incluídos na rubrica "Outros gastos" na demonstração consolidada dos resultados.

A IFRS 16 permite que o locatário não separe os componentes que não são de locação e contabilize qualquer locação e componentes de não locação associadas como um único contrato. O Grupo não usou este expediente prático. Para contratos que contenham uma componente de locação e uma ou mais componentes adicionais de locação ou não locação, o Grupo aloca a contraprestação prevista no contrato para cada componente de locação com base no preço, independente da componente de locação, e no preço independente dos componentes de não locação.

## **2.26. Distribuição de dividendos**

A distribuição de dividendos aos detentores do capital é reconhecida como um passivo nas demonstrações financeiras do Grupo no exercício em que os dividendos são aprovados pelo acionista e até ao momento da sua liquidação.

## 2.27. Rédito

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

O valor da venda do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica “Documentos pendentes de voo”. Quando o transporte é efetuado ou o bilhete caduca, o valor da venda é transferido desta rubrica para rendimentos do exercício ou para uma conta a pagar consoante o transporte tenha sido: i) efetuado pelo Grupo ou o bilhete caduca sem direito a reembolso, ii) efetuado por outra transportadora aérea ou o bilhete caduca com direito a reembolso, respetivamente, por um montante geralmente diferente do registado no momento da venda. São efetuadas análises periódicas do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo, de forma a corrigir os saldos dos bilhetes vendidos a fim de verificar os que já foram voados ou cujos cupões perderam a validade, não podendo, portanto, ser voados ou reembolsados.

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

O Grupo reconhece a réditos de contratos de manutenção de acordo com o método de *cost-to-cost* (também denominado de método da percentagem de acabamento), que é definido como o rácio entre os gastos incorridos em cada contrato até uma determinada data e os gastos estimados para completá-lo. As diferenças obtidas entre os valores decorrentes da aplicação do método da percentagem de acabamento ao total de réditos estimada e os valores já faturados são registados na rubrica de contas a receber, como credores por acréscimo de rendimentos (Nota 10). Além disso, o Conselho de Administração do Grupo considera que o método *cost-to-cost* é o método mais apropriado para medir o grau de cumprimento das obrigações de desempenho nos contratos de manutenção.

Quando é provável que os gastos totais de um contrato excedam a réditos total, a perda esperada é reconhecida imediatamente como gasto. Note-se que os contratos de manutenção geralmente têm durações inferiores a 3 meses.

No programa passageiro frequente “TAP Miles&Go” (antigo “TAP Victoria”), o Grupo segue o procedimento de, em condições definidas e com base nos voos efetuados, atribuir milhas aos clientes aderentes ao

referido programa de fidelização, as quais podem, posteriormente, ser utilizadas na realização de voos com condições preferenciais, nomeadamente tarifas reduzidas.

No momento da venda de um bilhete, o Grupo considera que tem uma obrigação de desempenho separada correspondente aos pontos do programa Miles&Go atribuídos. Com base no histórico do número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas no final de cada exercício, ajustadas da estimativa de milhas a expirar sem utilização, e na valorização unitária atribuída, o Grupo procede ao reconhecimento do diferimento do rédito estimado como correspondente à atribuição das milhas. A valorização das milhas é determinada usando o “*stand-alone price*”, que se baseia no valor médio equivalente do bilhete considerando o histórico da redenção de milhas. O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão, não considerando o impacto da prorrogação da validade das milhas ocorrida em 2020 (ver Nota 1.1.3).

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

#### **2.28. Especialização dos exercícios**

As empresas do Grupo registam 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 de outras contas a receber, outros ativos correntes, outras contas a pagar ou outros passivos correntes.

#### **2.29. 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 consolidadas, sendo divulgados nas Notas, a menos que a possibilidade de se concretizar a saída de fundos, afetando benefícios económicos futuros seja remota, caso em que não são objeto de divulgação.

São reconhecidas provisões para passivos que satisfaçam as condições previstas na Nota 2.21.

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

### **2.30. Itens não recorrentes**

De acordo com as disposições dos parágrafos 85 e 86 na IAS 1, os itens não recorrentes refletem rendimentos e gastos não usuais que devem ser reportados separadamente das habituais linhas da demonstração dos resultados, dada a sua magnitude e relevância para a compreensão das operações do Grupo. O Grupo procura apresentar uma medida de desempenho subjacente que não seja impactada por itens não recorrentes relevantes. Os itens classificados como não recorrentes incluem eventos significativos ou incomuns, não relacionados diretamente com a atividade operacional, nomeadamente no que diz respeito a eventos intrínsecos ao seu negócio, a atividade de aviação, conforme descrito nas Notas 30 e 31.

### **2.31. Demonstração consolidada dos fluxos de caixa**

A demonstração consolidada dos fluxos de caixa é preparada de acordo com a IAS 7, através do método direto. O Grupo classifica na rubrica “Caixa e seus equivalentes” os investimentos vencíveis a menos de três meses e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante. Para efeitos da demonstração consolidada dos fluxos de caixa, a rubrica de caixa e seus equivalentes compreende também os descobertos bancários incluídos na demonstração da posição financeira consolidada, na rubrica “Passivos remunerados correntes”.

Os fluxos de caixa são classificados na demonstração consolidada 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, pagamentos relacionados com juros e despesas relacionadas, a aquisição de ações próprias e pagamento de dividendos.

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

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

### **2.32. 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 consolidadas.

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 consolidadas.

### **2.33. Estimativas e julgamentos**

A preparação das demonstrações financeiras exige que a gestão do Grupo 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 TAP S.A., baseados: (i) na melhor informação e conhecimento de eventos presentes e em alguns casos em relatos de peritos independentes e (ii) nas ações que o Grupo considera poder vir a desenvolver no futuro. Todavia, na data de concretização das operações, os seus resultados poderão ser diferentes destas estimativas. Conforme disposto na IAS 8, alterações a estas estimativas, que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras, são corrigidas em resultados de forma prospetiva. 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 período seguinte, são apresentadas abaixo:

#### **→ Impostos diferidos (Notas 1.1.3 e 9)**

O Grupo reconhece e líquida o imposto sobre o rendimento com base nos resultados das operações apurados de acordo com a legislação fiscal em vigor. De acordo com a IAS 12, o Grupo 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. O Grupo analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos com base na projeção do lucro tributável futuro e no período estimado de reversão das diferenças temporais.

→ **Benefícios pós-emprego (Nota 17)**

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos. Quaisquer alterações desses pressupostos terão impacto no valor contabilístico das responsabilidades. Os principais pressupostos demográficos e financeiros utilizados no cálculo das responsabilidades com benefícios de reforma estão descritos na Nota 17. O Grupo tem como política rever periodicamente os principais pressupostos demográficos e financeiros, caso o seu impacto seja material nas demonstrações financeiras consolidadas.

→ **Reconhecimento de provisões e imparidades (Notas 1.1.3, 10, 11 e 18)**

O Grupo tem diversos processos judiciais em curso para os quais, com base na opinião dos seus consultores legais, efetua um julgamento para determinar se deve ser registada uma provisão para essas contingências.

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

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

→ **Programa de fidelização de clientes (Notas 1.1.3 e 21)**

O Grupo reconhece uma obrigação contratual, no âmbito do programa de fidelização de clientes "TAP Miles&Go", com base no valor unitário da milha, atendendo ao "*stand-alone price*". Alterações nos pressupostos utilizados pelo Grupo, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

A alteração da percentagem das milhas a expirar em 10% resultaria num impacto em resultados de 3.021 milhares de Euros, e alterar o "*stand-alone price*" em 10% resultaria num impacto em resultados de 5.092 milhares de Euros.

→ **Documentos pendentes de voo (Notas 1.1.3 e 22)**

O Grupo procede a uma análise periódica do saldo da rubrica "Documentos pendentes de voo" por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa do montante desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados pelo Grupo, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas.

Tendo em conta o impacto da pandemia COVID-19 a Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher* com majoração e prazos de validade alargados, pelo que, na ótica da prudência, não foi reconhecida qualquer percentagem de rédito associada ao histórico de bilhetes emitidos e não utilizados (Nota 1.1.3).

Caso essa percentagem tivesse sido reconhecida no exercício de 2020, os resultados do Grupo TAP teriam um impacto positivo de cerca de 9 milhões de Euros.

→ **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 consolidada dos resultados de cada período.

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.

→ **Passivos de locação com e sem opção de compra (Notas 4 e 19)**

O Grupo reconhece direito de uso de ativos e passivos de locação com e sem opção de compra (rendas vincendas de contratos de arrendamento) sempre que o contrato preveja o direito de controlar a utilização de um ativo identificável durante um certo período, em troca de uma retribuição. Para aferir quanto à existência de controlo sobre a utilização de um ativo identificável, o Grupo avalia se: i) o contrato envolve o uso de um ativo identificável; ii) tem o direito de obter substancialmente todos os benefícios económicos do uso do ativo durante o período de locação; e iii) tem o direito de controlar o uso do ativo. A análise dos contratos de arrendamento, nomeadamente no que respeita às opções de cancelamento e renovação previstas nos contratos e na determinação da taxa incremental de financiamento a aplicar para cada portfólio de locações identificado requer a utilização de julgamentos pelo Grupo.

O Grupo determina a vida útil destes ativos com base no período não cancelável da locação e revê os prazos de utilização dos mesmos, sempre que ocorrem alterações nos contratos de locação que modifiquem o período não cancelável da locação.

→ **Provisão de *redelivery* (Notas 1.1.3, 4 e 18)**

O Grupo TAP SA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação sem opção de compra. Estas resultam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, o Grupo terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais durante o período de locação. O Grupo TAP SA 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 (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, alteração significativa da utilização da aeronave e suas condições de navegabilidade, renegociação de contratos de locação, assim como alterações no custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados pelo Grupo, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas.

→ **Recuperabilidade de ativos fixos tangíveis e intangíveis (Notas 1.1.3 e 4)**

Nos termos da IAS 36 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.

O Grupo 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.

Considerando a incerteza quanto ao valor de recuperação do valor líquido contabilístico dos ativos fixos tangíveis e intangíveis pelo facto de se basearem na melhor informação disponível à data, as alterações dos pressupostos poderiam resultar em impactos na determinação do nível de imparidade e, consequentemente nos resultados.



### → **Provisão de reestruturação (Notas 1.1.3 e 30)**

Com base no Plano de Reestruturação em curso, o Grupo disponibilizou aos seus colaboradores um conjunto de medidas voluntárias das quais constam rescisões por mútuo acordo, reformas antecipadas, pré-reformas, trabalho a tempo parcial, licenças sem vencimento e transferências para a PGA, com o objetivo de assegurar as métricas do equilíbrio operacional do Plano de Reestruturação.

Tendo em conta uma expectativa firme de uma forte adesão por parte dos colaboradores do Grupo a estas medidas voluntárias, conjugada com uma fase final de redimensionamento, o Grupo registou uma provisão para os encargos a incorrer com as medidas de reestruturação definidas, baseada na melhor informação disponível até à data, tendo em consideração o universo alvo dos colaboradores e das medidas aplicáveis a cada um.

No entanto, considerando a incerteza quanto ao número final de colaboradores e às medidas específicas, aplicáveis a cada um, das várias alternativas disponíveis, as alterações dos pressupostos associados a esta estimativa poderiam resultar em impactos na determinação do nível de provisão e, conseqüentemente nos resultados.

### **3 Políticas de gestão do risco financeiro**

A gestão de risco é conduzida a nível estratégico pelo Grupo e objeto de acompanhamento permanente por parte dos órgãos de gestão. As linhas de orientação definidas e decisões adotadas no domínio da gestão de risco são elementos fundamentais para o posicionamento do Grupo face às ameaças externas que os mercados e a envolvente económico-financeira colocam. Dada a multiplicidade de cenários e desenvolvimentos possíveis, a estratégia de gestão de risco do Grupo incorpora elementos de flexibilidade e discricionariedade que permitem adaptação em tempo útil às alterações do contexto em que opera.

As atividades do Grupo estão expostas a uma variedade de fatores de risco financeiro, incluindo efeitos de alterações de preços de mercado, nomeadamente risco do preço do combustível e das licenças de emissão de CO<sub>2</sub>, assim como risco cambial, risco de taxa de juro, risco de crédito e risco de liquidez.

A gestão de risco do Grupo é dirigida e acompanhada pela Comissão Executiva e pelo Conselho de Administração sendo executada pelas áreas de gestão competentes do Grupo e, em particular, no respeitante a instrumentos financeiros de gestão de risco, incluindo operações de derivados de combustível, taxa de juro e cambiais, por parte do departamento de Finanças Corporativas, seguindo as linhas de orientação e políticas definidas e divulgadas, assim como instruções específicas emitidas.

Durante o exercício de 2020, os efeitos da pandemia COVID-19 na posição económica e financeira do Grupo foram significativos, tendo ainda sido afetados de forma relevante os riscos financeiros a que o Grupo se encontra sujeito no desenvolvimento da sua atividade, bem como a gestão dos mesmos.

## → Risco de mercado

O Grupo encontra-se exposto a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa, América do Sul, América do Norte, e África.

O mercado da aviação civil foi de forma generalizada impactado pela pandemia COVID-19 em resultado essencialmente da redução abrupta da procura, quer por motivos económicos quer por motivos de saúde pública, e da redução do número de voos decorrente das limitações impostas pelos diversos países. De acordo com as mais recentes previsões da IATA, o volume do mercado da aviação civil apenas deverá recuperar em 2024 para os níveis observados em 2019.

A TAP S.A. tinha vindo a implementar uma estratégia de diversificação de destinos baseada no *Hub* de Lisboa, sendo que mais de 75% das suas receitas resultam dos seguintes mercados internacionais: o Brasil, EUA e países da União Europeia. Estes mercados impuseram um conjunto de limitações à realização de voos, estão a enfrentar uma forte crise económica, o que aliado à esperada redução dos preços da prestação dos serviços, pode afetar significativamente os resultados futuros do Grupo.

Considerando a quebra significativa dos rendimentos de passagens do Grupo em 2020, os maiores decréscimos respeitam os segmentos geográficos com maiores restrições impostas ao longo do ano. Os rendimentos de passagens nas rotas de/para África foram os que sofreram uma redução percentual menos acentuada (-61,6% YoY), seguidos do Continente e ilhas (-67,5% YoY), Atlântico Sul (-69,0% YoY), Atlântico Norte (-70,7% YoY) e Europa (-74,1% YoY).

No que diz respeito ao *hub* de Lisboa, o Grupo assistiu a uma diminuição da sua quota de mercado por capacidade (medida por ASK e de acordo com dados do SRS Analyser) de 56% em 2019 para 50% em 2020.

No mercado europeu, a concorrência baseia-se em: (i) preço, nomeadamente dependendo da rota e do tipo de cliente (lazer ou negócios) e (ii) modelos de negócio e redes de rotas que as companhias aéreas usam para ajustar os seus serviços às necessidades dos clientes. Este produto diferenciado incorpora elementos como a fiabilidade, regularidade, pontualidade, diversidade de horários, frequência de voos, conforto do equipamento, qualidade dos produtos e qualidade da experiência de voo. Dada a forte contração na procura por passagens aéreas, associada às restrições de mobilidade impostas ao longo do ano, o Grupo adaptou continuamente a sua rede e a sua capacidade nas diferentes rotas, priorizando a rentabilidade.

Relativamente às características dos aviões, nomeadamente o nível de conforto, modernidade, avanços tecnológicos, economia de uso, baixo consumo, baixo ruído, baixas emissões e flexibilidade em termos de autonomia de voo, a renovação da frota do Grupo apresentando-se como uma das mais recentes frotas na Europa é uma vantagem competitiva fundamental. Apesar da enorme diminuição da atividade, no

decurso de 2020, entraram em operação 7 aviões de nova geração Airbus (2 A330neo, 2 A321neo LR, 2 A321neo e 1 A320neo) e saíram de operação 16 aviões (10 A319, 3 A320, 1 A321 e 2 A332).

Caso as iniciativas implementadas pelo Grupo não tiverem os efeitos pretendidos na melhoria da frota, melhoria do serviço ou atratividade de preço, ou se o Grupo não completar de forma bem sucedida o seu plano de renovação de frota, as receitas e resultados do Grupo podem ser negativamente impactados no futuro.

#### → **Risco do preço do combustível**

O combustível é um dos principais custos suportados pelo Grupo, existindo uma exposição a flutuações do seu preço, a qual é habitualmente reduzida através da contratação de derivados de cobertura.

Nos mercados da aviação comercial, as companhias aéreas estão particularmente sujeitas ao impacto de alterações nos mercados internacionais de energia que determinam os seus custos com combustíveis. Trata-se de uma componente de custo com extrema volatilidade e que é não só determinante para o resultado da exploração, como também para a definição das condições tarifárias e políticas de mercado, em cada ano.

Antes do eclodir da pandemia de COVID-19 na Europa, o Grupo realizou operações de fixação de preço de combustível (Nota 20).

Em resultado da pandemia COVID-19 o preço *spot* do *jet fuel* registou desde março de 2020 uma forte volatilidade, tendo atingido mínimos de 19,33 USD por barril de Brent e máximos de 68,91 USD por barril de Brent durante o exercício de 2020. Em resultado desta flutuação e queda de 48,6% face ao preço de fecho de 31 de dezembro de 2019, os derivados de *jet fuel* passaram a apresentar uma posição desfavorável atingindo um máximo desfavorável em 31 de março de 2020 com um justo valor negativo em 277 milhões de Euros.

Em 31 de dezembro de 2020 o justo de valor dos derivados contratos é desfavorável ao Grupo em 42,8 milhões de Euros, tendo no exercício de 2020 sido reconhecidas perdas totais de 165 milhões de Euros, das quais 145 milhões de Euros já foram liquidadas.

Em 31 de dezembro de 2020 uma variação (positiva ou negativa) de 10%, no preço do *jet fuel*, resultaria num impacto nos resultados do exercício de, aproximadamente, 26 milhões de Euros.

O Grupo está igualmente sujeito a alterações dos preços das licenças de emissão de CO<sub>2</sub>, as quais são adquiridas todos os anos para cumprir com as normas da União Europeia. Durante 2020, os preços destas licenças oscilaram entre os 15,3 e os 33,4 Euros por tonelada.

## → Risco cambial

A exposição do Grupo a variações cambiais resulta da presença em diversos mercados geográficos afetando diversas rubricas de custos relevantes e diversos ativos e passivos. No conjunto dos mercados onde o Grupo está presente, a exposição cambial é significativa em função da operação em mais de 100 rotas, e ainda dada a posição de relevo nas rotas entre a Europa e o continente americano, em termos de atividade de transporte aéreo.

O Grupo adquire uma parte significativa dos bens e serviços de terceiros em USD, assumiu um conjunto de responsabilidades em USD (Nota 19) com contratos de locação, tem alguns ativos em BRL (contas a receber) e 53% das suas receitas foram em 2019 geradas em moedas que não o Euro (essencialmente USD e BRL).

A instabilidade económica vivida atualmente em resultado da pandemia do COVID-19 resultou numa volatilidade acrescida nos mercados cambiais, tendo-se verificado em 2020 uma desvalorização do USD e do BRL, face ao Euro, em 9,23% e 41,14%, respetivamente.

Aos riscos inerentes às flutuações cambiais de mercado e às decisões de política cambial das autoridades monetárias, no caso dos países com regimes de câmbios controlados, somam-se os riscos soberanos. Neste contexto, apesar da forte diversificação geográfica da atividade comercial e operacional do Grupo, parte significativa das vendas são efetuadas em mercados cuja divisa oficial é o Euro, ou cuja divisa está em regime de câmbio fixo com a zona Euro. Assim, a preocupação do Grupo centra-se na possibilidade de oscilações nos proveitos obtidos nos restantes mercados, dos quais se destacam, o brasileiro, o norte-americano e o angolano.

Em termos de rédito de passagens, em 2020 o share da receita do Brasil manteve-se num nível similar ao ano anterior. Ainda no que refere ao mercado brasileiro, merecem destaque as seguintes situações, com potencial impacto em tesouraria por via cambial, favorável ou desfavorável: a prática de vendas parceladas e os acordos pontualmente estabelecidos com *acquirers* ou bancos para a antecipação de receitas angariadas. A volatilidade que caracteriza a moeda brasileira tem consequências a nível da política tarifária, obrigando a grande flexibilidade na gestão da capacidade e à rápida reação na gestão de rede e *pricing*, no sentido de mitigar os efeitos da concorrência e manter taxas de ocupação satisfatórias. Tendo em vista reduzir o impacto da volatilidade cambial, durante o período realizou-se uma operação de proteção de câmbio de BRL/EUR.

O mercado norte-americano representava, no final de 2020, no conjunto de vendas de passagens, cerca de 14% do total. A exposição ao dólar que daí advém é importante para contrabalançar a exposição líquida adversa a esta divisa em parte substancial devido aos custos do Grupo. As perspetivas continuam a ser de aposta no mercado norte-americano, dado que a expansão no Atlântico Norte continua a ser um

elemento da estratégia comercial e uma fonte de diversificação relevante não só em termos económicos, mas também em termos cambiais.

Outro mercado com uma expressão cambial relevante nas receitas do Grupo é o mercado angolano, embora apenas uma parcela das receitas deste mercado seja denominada em Kwanzas. No final do ano de 2020, os ativos denominados em Kwanzas representavam cerca de 3% do total de ativos denominados em moeda estrangeira.

Os diversos custos em divisas do Grupo são responsáveis pelo desequilíbrio significativo na sua balança cambial, sendo esta deficitária em relação ao dólar. Em termos genéricos, as rubricas de custos do Grupo são, na sua grande maioria, dependentes do euro e do dólar, tendo as restantes divisas, à exceção do real brasileiro, uma expressão reduzida. No entanto, o dólar é a moeda de referência no sector da aviação e abrange inputs tão importantes e diversos como combustível, locação de aeronaves, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, taxas de navegação e aeroportuárias em muitas das áreas geográficas em que o Grupo opera. No caso concreto dos combustíveis, mesmo em contratos objeto de faturação e liquidação em Euros, designadamente no mercado português, o cálculo dos valores a cobrar é indexado, e estabelecido por referência, à cotação do dólar face ao euro, constituindo o gasto com combustível uma exposição quase integral ao dólar, na qual se excetuam apenas determinadas taxas e comissões comerciais.

Também no caso de locações e *wet leases* o mercado é denominado em dólares, desde as rendas mensais, às reservas de manutenção e aos depósitos de garantia. A manutenção de aeronaves é outra fonte de exposição ao dólar que nem sempre é repercutida no cliente final em termos de faturação nessa divisa. Os diversos materiais incorporados na frota do Grupo são também, normalmente, adquiridos em dólares. A nível estritamente financeiro, dado que alguns empréstimos do Grupo são denominados em dólares, também os respetivos juros e reembolsos de capital representam responsabilidades e exposição adicional à divisa norte-americana. No final de 2020, cerca de 13% da dívida financeira remunerada do Grupo estava denominada em dólares, contra 12% no final de 2019.

A exposição ao dólar tem também uma dimensão de longo prazo resultante das responsabilidades assumidas com a compra de aeronaves no quadro atual de investimentos contratualizados com a Airbus. A encomenda de aeronaves firmada com este fabricante, a serem entregues ao longo dos próximos anos, traduz-se numa exposição ao dólar, a médio e longo prazo, de um valor muito material, mas significa, ainda, no curto prazo, um esforço de investimento anual de montantes elevados, em dólares, a título de adiantamentos pagos ao fabricante.

A exposição do Grupo ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2020 e 2019, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros do Grupo, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2020				
	USD	BRL	AOA	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>					
Caixa e equivalentes de caixa (Nota 14)	13 750 540	35 543 376	9 515 709	13 354 096	72 163 721
Outros ativos financeiros (Nota 8)	455 915	-	-	-	455 915
Contas a receber - clientes (Nota 10)	52 148 136	28 154 332	511 605	14 467 851	95 281 924
Contas a receber - outros (Nota 10)	138 881 465	1 535 727	32 081	6 815 546	147 264 819
	<b>205 236 056</b>	<b>65 233 435</b>	<b>10 059 395</b>	<b>34 637 493</b>	<b>315 166 379</b>
<b>PASSIVOS</b>					
Passivos remunerados (Nota 19)	336 389 636	-	-	(664 299)	335 725 337
Passivos com obrigações contratuais (Nota 19)	1 894 535 964	-	-	-	1 894 535 964
Contas a pagar - fornecedores (Nota 20)	5 674 436	1 071 506	10 811	4 085 184	10 841 937
Contas a pagar - outros (Nota 20)	35 280 243	1 760 161	1 547 152	2 928 116	41 515 672
	<b>2 271 880 279</b>	<b>2 831 667</b>	<b>1 557 963</b>	<b>6 349 001</b>	<b>2 282 618 910</b>
<b>2019</b>					
	USD	BRL	AOA	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>					
Caixa e equivalentes de caixa (Nota 14)	225 268 194	10 948 393	12 386 044	13 733 352	262 335 983
Outros ativos financeiros (Nota 8)	5 336 261	-	-	-	5 336 261
Contas a receber - clientes (Nota 10)	44 535 711	120 813 029	941 987	15 347 881	181 638 608
Contas a receber - outros (Nota 10)	205 915 262	11 455 835	37 306	7 584 860	224 993 263
	<b>481 055 428</b>	<b>143 217 257</b>	<b>13 365 337</b>	<b>36 666 093</b>	<b>674 304 115</b>
<b>PASSIVOS</b>					
Passivos remunerados (Nota 19)	164 032 127	-	-	-	164 032 127
Passivos com obrigações contratuais (Nota 19)	2 084 698 745	-	-	-	2 084 698 745
Contas a pagar - fornecedores (Nota 20)	48 719 416	1 925 323	409 290	7 148 212	58 202 241
Contas a pagar - outros (Nota 20)	54 744 526	4 939 994	1 547 926	5 785 707	67 018 153
	<b>2 352 194 814</b>	<b>6 865 317</b>	<b>1 957 216</b>	<b>12 933 919</b>	<b>2 373 951 266</b>

No exercício de 2020 foram registados ganhos cambiais líquidos de 162 milhões de Euros (Nota 33), incluindo efeitos positivos ao impacto da desvalorização do USD nos passivos registados e efeitos negativos referentes ao impacto da desvalorização do BRL nos ativos registados.

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

Em 31 de dezembro de 2020, uma variação (positiva ou negativa) de 10%, de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de, aproximadamente, 197 milhões de Euros (2019: 179 milhões de Euros).

## → Risco de taxa de juro

O ano de 2020 assistiu ao maior crescimento do endividamento da história do Grupo por via do empréstimo do Estado Português de 1,2 mil milhões de Euros, cuja primeira tranche foi recebida a 17 de julho de 2020, tendo as tranches subsequentes sido recebidas até 31 de dezembro de 2020.

Devido ao peso deste financiamento remunerado a uma taxa variável, o montante de financiamento a taxa fixa no conjunto da dívida do Grupo sofreu uma diminuição de cerca de 66% no final de 2019 para 41% no final de 2020. A generalidade dos financiamentos, a taxa variável, vencem juros à Euribor, acrescida da margem contratual e, tendo este indexante registado valores negativos para todos os prazos ao longo de 2020, o valor aplicado nas respetivas operações foi de zero, de acordo com o *floor* imposto pelas entidades financiadoras. Na prática, todos os créditos em Euros a taxa variável tiveram como custo apenas a margem contratual.

No ano anterior, o Grupo emitiu uma emissão privada de empréstimo obrigacionista, integralmente subscrita em 17 de janeiro de 2019, no montante de 137 milhões de Euros, com maturidade em 2034 e uma taxa de juro anual fixa de 3,873%. O cumprimento do reembolso das obrigações de capital e juros relativos a este empréstimo obrigacionista beneficia de um penhor sobre um depósito bancário constituído pelo emitente para este propósito específico (apresentado, na demonstração da posição financeira, como uma dedução à dívida financeira líquida) e de garantias adicionais sobre direitos contratuais que não afetam quaisquer ativos reconhecidos na Demonstração da Posição Financeira do Grupo.

Ainda em 2019, a TAP S.A. fez uma oferta pública de obrigações a 4 anos, com uma taxa de juro anual fixa de 4,375%, no montante de 200 milhões, denominado “TAP 2019-2023 Bonds”. A emissão, física e em termos de conclusão financeira da transação, bem como a admissão à negociação na Euronext Lisbon, ocorreu em 24 de junho de 2019.

Em dezembro de 2019, o Grupo também realizou uma oferta pública de obrigações a 5 anos, com a taxa de juro fixa de 5,625% anual, no montante de 375 milhões de Euros, denominada “TAP 2019-2024 Bonds”. A emissão, liquidação financeira e física da transação, bem como a admissão à negociação das obrigações, ocorreu em 2 de dezembro de 2019.

Quanto ao risco de taxa de juro, este não se materializou, de forma significativa, nos anos recentes dado o prolongado período de taxas de juro, próximas de zero, que se tem verificado na zona Euro. Os impactos futuros de uma subida do nível geral das taxas de juro, quer no dólar, quer no Euro, serão relevantes para o Grupo, não apenas no referente à dívida existente, mas também no que se refere a valores de dívida a contratar no futuro em resultado dos investimentos programados na frota. As taxas de juro são, ainda, um fator de agravamento de custo nas locações, transações em que, normalmente, o nível de taxas de juro de longo prazo é repercutido na renda da aeronave.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro, por tipo de taxa de juro, resumem-se do seguinte modo:

	2020					Total
	< 1 ano	1 - 2 anos	3 - 5 anos	6 - 10 anos	> 10 anos	
<b>Taxa variável</b>						
Passivos remunerados	1.237.164.486	46.248.453	122.351.017	42.242.333	-	1.448.006.289
Locações com opção de compra	12.848.064	17.243.012	54.639.814	-	-	84.730.890
	<b>1.250.012.550</b>	<b>63.491.465</b>	<b>176.990.831</b>	<b>42.242.333</b>	-	<b>1.532.737.179</b>
<b>Taxa fixa</b>						
Passivos remunerados	318.621.109	7.456.122	376.717.666	1.008.069	-	703.802.966
Locações com opção de compra	28.495.246	28.375.361	94.290.536	161.820.760	40.866.197	353.848.100
	<b>347.116.355</b>	<b>35.831.483</b>	<b>471.008.202</b>	<b>162.828.829</b>	<b>40.866.197</b>	<b>1.057.651.066</b>
<b>Total</b>	<b>1.597.128.905</b>	<b>99.322.948</b>	<b>647.999.033</b>	<b>205.071.162</b>	<b>40.866.197</b>	<b>2.590.388.245</b>
<b>% taxa fixa</b>	<b>22%</b>	<b>36%</b>	<b>73%</b>	<b>79%</b>	<b>100%</b>	<b>41%</b>

	2019					Total
	< 1 ano	1 - 2 anos	3 - 5 anos	6 - 10 anos	> 10 anos	
<b>Taxa variável</b>						
Passivos remunerados	107.936.821	106.545.332	121.989.387	29.821.633	-	366.293.173
Locações com opção de compra	24.856.624	16.755.798	53.407.666	-	-	95.020.088
	<b>132.793.445</b>	<b>123.301.130</b>	<b>175.397.053</b>	<b>29.821.633</b>	-	<b>461.313.261</b>
<b>Taxa fixa</b>						
Passivos remunerados	17.517.511	7.495.321	586.833.472	23.972.484	81.290.526	717.109.314
Locações com opção de compra	11.028.410	11.348.236	37.469.415	88.296.773	31.729.835	179.872.669
	<b>28.545.921</b>	<b>18.843.557</b>	<b>624.302.887</b>	<b>112.269.257</b>	<b>113.020.361</b>	<b>896.981.983</b>
<b>Total</b>	<b>161.339.366</b>	<b>142.144.687</b>	<b>799.699.940</b>	<b>142.090.890</b>	<b>113.020.361</b>	<b>1.358.295.244</b>
<b>% taxa fixa</b>	<b>18%</b>	<b>13%</b>	<b>78%</b>	<b>79%</b>	<b>100%</b>	<b>66%</b>

O Grupo utiliza a técnica da análise de sensibilidade que mede as alterações estimadas nos resultados, de um aumento ou diminuição imediata das taxas de juro de mercado, com todas as outras variáveis constantes. Esta análise é apenas para fins ilustrativos, já que na prática as taxas de mercado raramente se alteram isoladamente.

A análise de sensibilidade é baseada nos seguintes pressupostos:

- ➔ Alterações nas taxas de juro de mercado afetam os rendimentos ou despesas de juros de instrumentos financeiros variáveis;
- ➔ Alterações nas taxas de juro de mercado apenas afetam os rendimentos ou despesas de juros, em relação a instrumentos financeiros com taxas de juro fixas, se estes estiverem reconhecidos ao justo valor.

Sob estas premissas e considerando igualmente: (i) pressupostos teóricos de taxa de juro e de taxa de câmbio EUR/USD e (ii) que o ritmo de amortização intra-anual é linear para efeito de cálculo dos juros futuros (pressuposto simplificador), um aumento ou diminuição de 0,5% nas taxas de juro de mercado, para todas as moedas em que o Grupo tem empréstimos com taxa variável, a 31 de dezembro de 2020, resultaria numa diminuição ou aumento do montante dos juros vencidos de, aproximadamente, 8 milhões de Euros (2019: 5 milhões de Euros).

Em novembro de 2019, a TAP S.A. obteve um *rating* de crédito pela primeira vez junto de duas agências de crédito internacionais, tendo-lhe sido atribuído um rating BB- (preliminar, Outlook estável) pela Standard



& Poor's e um rating B2 (Outlook estável) pela Moody's Investors Service. Em 2020, em resultado da pandemia, e à semelhança da maioria das empresas do setor, a TAP viu os seus ratings de crédito alterado e a 31 de dezembro de 2020, os ratings destas agências de crédito eram B- (Outlook negativo) e Caa2 (Outlook negativo), respetivamente.

Na Nota 19 encontra-se apresentado o detalhe da dívida remunerada.

#### → **Risco de liquidez**

O risco de liquidez do Grupo é, uma confluência de fatores que resultam da exploração, do financiamento existente e respetivo serviço da dívida, das condições de negociação de novas operações, de perdas ou ganhos cambiais e de atividades de investimento, quando significativas. O Grupo tem que assegurar anualmente um serviço da dívida que, embora devidamente planeado e distribuído no tempo, tem peso na tesouraria e tem que ser regularmente avaliado face aos desenvolvimentos ocorridos no exercício. 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.

O Grupo conseguiu até final de fevereiro de 2020 aumentar a maturidade da sua dívida, reduzir o custo de financiamento e aumentar a sua posição de liquidez para níveis de mais de 10% das receitas anuais. Durante o exercício de 2019, para além do financiamento de aeronaves através de contratos de locação colocados no mercado internacional, o Grupo conseguiu com sucesso emitir mais de 700 milhões de Euros de obrigações nos mercados financeiros.

Em resultado da pandemia COVID-19 os mercados de capitais fecharam e a emissão de dívida passou a estar associada na maioria das vezes à apresentação de garantias estatais. Esta situação impossibilitou o Grupo de aceder à liquidez exigida para fazer face aos impactos da pandemia do COVID-19 e manutenção da sua atividade.

Em 10 de junho de 2020 a Comissão Europeia autorizou um Auxílio de Estado ao Grupo TAP, através da concessão de um financiamento pelo Estado Português em até 1,2 mil milhões de Euros. Em 17 de julho de 2020 foi celebrado o contrato de financiamento de 946 milhões de Euros entre o Grupo e o Estado Português, o qual inclui um montante adicional de 254 milhões de Euros, recebidos na totalidade até 31 de dezembro de 2020.

A posição de caixa do Grupo, em 31 de dezembro de 2020, revela um acréscimo face ao final de 2019, passando de 426,3 milhões de Euros para 518,8 milhões de Euros no final de 2020. Esta posição de liquidez reflete o recebimento da última tranche do empréstimo remunerado do Estado Português.

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

No quadro abaixo, englobando capital e juros, assumiram-se pressupostos teóricos relativos a taxas de juro de mercado e câmbio EUR/USD. Os valores de passivo expressam os valores a pagar nos prazos indicados, incluindo a estimativa de todos os fluxos de caixa contratuais com amortização e juros, não descontados, até ao final da vida dos empréstimos. Considerou-se um pressuposto simplificador de ritmo de amortização intra-anual linear para efeito de cálculo dos juros futuros:

	2020						Total
	< 6 meses	6 meses - 1 ano	1 - 2 anos	3 - 5 anos	6 - 10 anos	> 10 anos	
Passivos remunerados	364.128.178	1.257.578.380	86.897.951	548.966.264	47.286.307	-	2.304.857.080
Locações com opção de compra	27.661.521	31.667.596	63.310.005	188.014.065	190.345.928	41.984.294	542.983.409
Locações sem opção de compra	242.572.761	184.693.544	309.723.157	572.547.652	602.619.452	126.483.786	2.038.640.352
<b>Total</b>	<b>634.362.460</b>	<b>1.473.939.520</b>	<b>459.931.113</b>	<b>1.309.527.981</b>	<b>840.251.687</b>	<b>168.468.080</b>	<b>4.886.480.841</b>

	2019						Total
	< 6 meses	6 meses - 1 ano	1 - 2 anos	3 - 5 anos	6 - 10 anos	> 10 anos	
Passivos remunerados	90.211.169	83.444.041	162.673.798	781.700.612	145.129.385	-	1.263.159.005
Locações com opção de compra	24.554.726	24.429.149	40.393.072	118.127.210	109.803.175	33.867.207	351.174.539
Locações sem opção de compra	212.044.689	214.641.097	366.503.715	677.788.421	679.741.895	127.958.669	2.278.678.486
<b>Total</b>	<b>326.810.584</b>	<b>322.514.287</b>	<b>569.570.585</b>	<b>1.577.616.243</b>	<b>934.674.455</b>	<b>161.825.876</b>	<b>3.893.012.030</b>

#### → Risco de crédito

O quadro seguinte apresenta elementos relativos aos ativos do Grupo a 31 de dezembro de 2020 e 2019, bem como saldos de contas a receber, que refletem o risco máximo de crédito nessas mesmas datas:

	2020	2019
<b>Ativos não correntes</b>		
Outros ativos financeiros e contas a receber	92.662.231	116.750.280
<b>Ativos correntes</b>		
Caixa e equivalentes de caixa	518.756.607	426.290.329
Outras contas a receber - clientes (Nota 10)	131.316.742	240.677.357
Outros ativos financeiros e contas a receber (Notas 8 e 10)	984.242.319	1.052.318.880
	<b>1.726.977.899</b>	<b>1.836.036.846</b>

O Grupo aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2020 e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período.

Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de parte substancial das receitas do Grupo ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, consequentemente, os impactos decorrentes imateriais.

Do valor total de contas a receber de clientes, os saldos das companhias de aviação e de agências de viagens, conforme identificado na Nota 10, são regularizados, principalmente, através dos sistemas IATA Billing and Settlement Plan (“BSP”) e IATA Clearing House (“ICH”), o que minimiza, substancialmente, o risco de crédito do Grupo.

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

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

No desenvolvimento da sua atividade, o Grupo realizou *predelivery payments* à Airbus com vista à aquisição de novas aeronaves e celebrou contratos de locação sem opção de compra para a aquisição de aeronaves, nos quais paga aos *lessors* reservas de manutenção e cauções. Na análise das perdas de crédito destes montantes, o Grupo considera a situação financeira das contrapartes, bem como todas as transações que tem em curso com as mesmas.

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

#### → **Gestão de capital**

Em termos gerais, o objetivo do Grupo em relação à gestão de capital, que é um conceito mais amplo do que o capital relevado na face da demonstração da posição financeira consolidada, é manter uma estrutura de capital equilibrada, sendo a contratação de dívida é analisada periodicamente através da ponderação de fatores como o custo do financiamento, perfil de maturidade do financiamento e da dívida existente, e as necessidades de tesouraria.

Em resultado da pandemia COVID-19, a gestão de capital foi significativamente alterada, passando a depender em larga maioria do Auxílio de Estado obtido.

Relativamente ao passivo remunerado, corrente e não corrente, verificou-se, um aumento de cerca de 99% face a 2019, sendo o empréstimo de 1,2 mil milhões de Euros obtido junto do Estado Português o componente mais relevante para este aumento.

A dívida do Grupo tem uma medida contabilística rigorosa, que pode ser analisada e medida de forma mais abrangente e substancial, englobando agregados cujo comportamento é, nalguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações, especialmente de aeronaves, fruto do IFRS 16. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação sem opção de compra corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se tratam de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem no termo da respetiva locação. Para além da renovação de frota, em regime de locação, será relevante para a gestão de risco, e em termos de retorno do capital investido, o aumento futuro de dívida que venha a ocorrer, nos próximos anos, sob a forma de financiamento, ou sob a forma de locação.

#### 4 Ativos fixos tangíveis

Durante os períodos findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o movimento ocorrido na rubrica Ativo fixos tangíveis, bem como nas respetivas depreciações acumuladas e perdas de imparidade, foi como segue:

	Terrenos e recursos naturais	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos fixos tangíveis	Outros ativos em curso	Adiantamentos por conta de ativos fixos tangíveis	Direito de uso de ativos	Total
<b>Custo de aquisição</b>											
<b>Saldo em 1 de janeiro de 2019</b>	<b>41.125.597</b>	<b>155.324.874</b>	<b>1.380.886.151</b>	<b>2.176.924</b>	<b>25.436.568</b>	<b>56.356.369</b>	<b>12.421.065</b>	<b>39.045.140</b>	<b>96.914.593</b>	-	<b>1.809.687.281</b>
Adoção IFRS 16 (Nota 2.2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.178.987.847	1.178.987.847
Aquisições	-	699.544	222.406.611	23.753	2.502.785	2.325.336	304.788	29.315.029	20.637.801	1.622.431.990	1.900.647.637
Alienações	-	-	(531.022.329)	-	-	(5.598)	-	(24.489.208)	-	-	(555.517.135)
Fusão Megasis	-	-	7.650.870	-	-	9.341.947	21.102	6.510	-	-	17.020.429
Regularizações, transferências e abates	-	-	(6.369.180)	69.824	(26.820)	(1.266.438)	(20.846)	(3.859.867)	(42.324.105)	(59.959.978)	(113.757.410)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2019</b>	<b>41.125.597</b>	<b>156.024.418</b>	<b>1.073.552.123</b>	<b>2.270.501</b>	<b>27.912.533</b>	<b>66.751.616</b>	<b>12.726.109</b>	<b>40.017.604</b>	<b>75.228.289</b>	<b>2.741.459.859</b>	<b>4.237.068.649</b>
Aquisições	-	1.047.094	251.526.999	2.417	2.156.009	666.949	171.766	8.547.154	8.617.354	379.960.050	652.695.792
Alienações	-	-	(483.759)	(18.678)	(35.796)	(20.106)	-	-	-	-	(558.339)
Regularizações, transferências e abates	-	-	18.707.919	-	(11.940)	(14.588.333)	(5.437)	(26.421.566)	(22.202.182)	(144.712.404)	(189.233.943)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>41.125.597</b>	<b>157.071.512</b>	<b>1.343.303.282</b>	<b>2.254.240</b>	<b>30.020.806</b>	<b>52.810.126</b>	<b>12.892.438</b>	<b>22.143.192</b>	<b>61.643.461</b>	<b>2.976.707.505</b>	<b>4.699.972.159</b>
<b>Deprec. acumuladas e perdas por imparidade</b>											
<b>Saldo em 1 de janeiro de 2019</b>	-	<b>78.766.378</b>	<b>1.125.661.093</b>	<b>2.089.681</b>	<b>16.797.965</b>	<b>54.454.526</b>	<b>10.881.289</b>	-	-	-	<b>1.288.650.932</b>
Depreciações (Nota 32)	-	5.431.247	62.424.035	54.293	697.722	1.544.262	342.795	-	-	394.150.933	464.645.287
Fusão Megasis	-	-	6.501.452	-	-	8.846.575	18.631	-	-	-	15.366.658
Perdas por imparidade (Nota 32)	-	-	2.740.781	-	-	-	-	-	-	-	2.740.781
Alienações	-	-	(516.090.444)	-	-	(5.217)	-	-	-	-	(516.095.661)
Regularizações, transferências e abates	-	-	(12.882.500)	2.291	(18.931)	(1.265.621)	(20.846)	-	-	(30.382.309)	(44.567.916)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2019</b>	-	<b>84.197.625</b>	<b>668.354.417</b>	<b>2.146.265</b>	<b>17.476.756</b>	<b>63.574.525</b>	<b>11.221.869</b>	-	-	<b>363.768.624</b>	<b>1.210.740.081</b>
Depreciações (Nota 32)	-	5.522.652	74.527.228	45.302	796.512	1.330.473	282.060	-	-	486.658.675	569.162.902.00
Perdas por imparidade (Nota 32)	-	-	2.723.947	-	-	-	-	-	-	-	2.723.947
Alienações	-	-	(155.015)	(18.678)	(22.731)	(20.106)	-	-	-	-	(216.530)
Regularizações, transferências e abates	-	-	(11.980.438)	-	(5.655)	(14.705.298)	(5.437)	-	-	-	(26.696.828)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	-	<b>89.720.277</b>	<b>733.470.139</b>	<b>2.172.889</b>	<b>18.244.882</b>	<b>50.179.594</b>	<b>11.498.492</b>	-	-	<b>850.427.299</b>	<b>1.755.713.572</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2019</b>	<b>41.125.597</b>	<b>71.826.793</b>	<b>405.197.706</b>	<b>124.236</b>	<b>10.435.777</b>	<b>3.177.091</b>	<b>1.504.240</b>	<b>40.017.604</b>	<b>75.228.289</b>	<b>2.377.691.235</b>	<b>3.026.328.568</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2020</b>	<b>41.125.597</b>	<b>67.351.235</b>	<b>609.833.143</b>	<b>81.351</b>	<b>11.775.924</b>	<b>2.630.532</b>	<b>1.393.946</b>	<b>22.143.192</b>	<b>61.643.461</b>	<b>2.126.280.206</b>	<b>2.944.258.588</b>

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica “Direito de uso” tinha a seguinte composição:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Total
<b>Ativo Bruto</b>				
Adoção IFRS 16	1.832.381	1.176.363.069	792.397	<b>1.178.987.847</b>
Adições	-	1.622.332.098	99.892	<b>1.622.431.990</b>
Abates	-	(59.959.978)	-	<b>(59.959.978)</b>
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2019</b>	<b>1.832.381</b>	<b>2.738.735.189</b>	<b>892.289</b>	<b>2.741.459.859</b>
Adições	-	379.960.050	-	<b>379.960.050</b>
Regularizações, transferências e abates	-	(144.595.471)	(116.933)	<b>(144.712.404)</b>
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>1.832.381</b>	<b>2.974.099.768</b>	<b>775.356</b>	<b>2.976.707.505</b>
<b>Depreciações Acumuladas</b>				
Depreciações (Nota 32)	714.284	393.181.811	254.838	<b>394.150.933</b>
Abates	-	(30.382.309)	-	<b>(30.382.309)</b>
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2019</b>	<b>714.284</b>	<b>362.799.502</b>	<b>254.838</b>	<b>363.768.624</b>
Depreciações (Nota 32)	710.226	485.670.496	277.953	<b>486.658.675</b>
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>1.424.510</b>	<b>848.469.998</b>	<b>532.791</b>	<b>850.427.299</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2019</b>	<b>1.118.097</b>	<b>2.375.935.687</b>	<b>637.451</b>	<b>2.377.691.235</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2020</b>	<b>407.871</b>	<b>2.125.629.770</b>	<b>242.565</b>	<b>2.126.280.206</b>

Os terrenos e os edifícios e outras construções, da sede, foram transferidos para a propriedade do Grupo ao abrigo do Decreto-Lei nº 351/89 de 13 de outubro.

Para garantia do pagamento dos montantes devidos ao abrigo de um contrato de mútuo, com instituição nacional, no montante de 75 milhões de Euros, foi constituída uma hipoteca sobre um prédio urbano da TAP SA, composto por vinte e nove edifícios para escritório, oficinas de material de construção e outros, sito no Aeroporto de Lisboa. Adicionalmente em fevereiro de 2020 foi efetuada uma segunda hipoteca relativa a um financiamento no montante de 25 milhões de Euros. Em 31 de dezembro de 2020, o montante relativo ao contrato mútuo era de aproximadamente 67,2 milhões de Euros.

Os principais movimentos ocorridos durante o exercício findo a 31 de dezembro de 2020 são conforme segue:

- As adições de equipamento básico no montante de 251.527 milhares de Euros respeitam, maioritariamente, a: (i) aquisição de duas aeronaves no montante de cerca de 200.789 milhares de Euros e (ii) aquisição de dois reatores em regime de locação com opção de compra no valor de 27.472 milhares de Euros, e (iii) capitalização de despesas de manutenção estrutural aeronaves no valor de 9.875 milhares de Euros;
- As alienações de equipamento básico no valor líquido de 329 milhares de Euros, respeita essencialmente à venda de APU's (A340) e de Sobressalentes, as quais geraram um ganho no valor de 28 milhares Euros;

- Em 31 de dezembro de 2020 as adições da rubrica Direito de uso incluem, essencialmente: (i) cinco novos contratos de locação sem opção de compra no montante de 159.317 milhares de Euros; (ii) aumento de gastos com grandes manutenções capitalizados no montante de 57.430 milhares de Euros, (iii) aumento da provisão de *redelivery* no montante de 106.098 milhares de Euros e (iv) aumento pela capitalização de gastos com reservas de manutenção não recuperáveis no montante de 48.120 milhares de Euros;
- Adicionalmente as regularizações, transferências e abates na rubrica Direito de uso incluem, essencialmente: (i) redução resultante de renegociações de contratos com *lessor* no montante de, aproximadamente, 100.622 milhares de Euros e (ii) decorrente da revisão da provisão de *redelivery* procedeu-se a uma redução no montante de 36.653 milhares de Euros;
- As adições de outros ativos em curso no montante de 8.547 milhares Euros respeitam, essencialmente: (i) a um simulador de voo A330 no montante de 5.888 milhares de Euros, (ii) a gastos com grandes manutenções em curso no montante de 1.491 milhares de Euros, e (iii) remodelações de edifícios no montante de 922 milhares de Euros;
- A diminuição nas Transferência e abates de Outros ativos em curso inclui o montante de 26.750 milhares de Euros transferidos na incorporação de duas aeronaves;
- As adições de adiantamentos no montante de 8.617 milhares de Euros respeitam, essencialmente a *pre-delivery payments*.

Os principais movimentos ocorridos durante o exercício findo a 31 de dezembro de 2019 são conforme segue:

- As adições de equipamento básico no montante de 222.407 milhares de Euros respeitam, maioritariamente, a: (i) aquisição de uma aeronave no montante de cerca de 106.488 milhares de Euros e (ii) capitalização de despesas de manutenção da estrutura de aeronaves detidas ou no âmbito de um contrato de locação com opção de compra no valor aproximado de 55.373 milhares de Euros e (iii) aquisição de dois reatores ao abrigo de contratos de locação financeira no valor de 30.420 milhares de Euros (iv) aquisição de sobressalentes no valor de 17.137 milhares de Euros;
- Adicionalmente, a alienação dos A340 ocorrida em 2019 originou uma perda de aproximadamente 1.200 milhares de Euros;
- Alienações de equipamento básico no valor líquido de 14.932 milhares de Euros, respeita essencialmente à venda de três aeronaves (A330), as quais geraram um ganho no valor de 7.433 milhares de Euros;

- As adições de outros ativos em curso no montante de 29.315 milhares de Euros respeitam essencialmente a adiantamentos para a aquisição futura de aeronaves;
- O aumento verificado na rubrica Adiantamentos por conta de ativos fixos tangíveis no valor de 20.638 milhares de Euros respeita, essencialmente, a adiantamentos à Rolls Royce “Total Care”.

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas na rubrica “Depreciações, amortizações e perdas por imparidade” da demonstração dos resultados pela sua totalidade (Nota 32).

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica “Equipamento básico” (ativos próprios) tinha a seguinte composição:

	2020			2019		
	Valor bruto	Depreciações acumuladas	Valor líquido	Valor bruto	Depreciações acumuladas	Valor líquido
<b>Equipamento de voo</b>						
Frota aérea	322.921.384	(260.195.337)	62.726.047	143.940.402	(82.274.713)	61.665.689
Reatores de reserva	4.000.254	(2.699.214)	1.301.040	8.225.988	(2.255.574)	5.970.414
Sobressalentes	122.417.735	(78.486.005)	43.931.730	121.246.691	(77.138.480)	44.108.211
	<b>449.339.373</b>	<b>(341.380.556)</b>	<b>107.958.817</b>	<b>273.413.081</b>	<b>(161.668.767)</b>	<b>111.744.314</b>
<b>Equipamento de voo - em regime de</b>						
<b>Locação com opção de compra</b>						
Frota aérea	693.681.606	(309.632.064)	384.049.542	634.912.162	(428.450.165)	206.461.997
Reatores de reserva	109.059.662	(12.040.881)	97.018.781	72.803.235	(7.429.895)	65.373.340
	<b>802.741.268</b>	<b>(321.672.945)</b>	<b>481.068.323</b>	<b>707.715.397</b>	<b>(435.880.060)</b>	<b>271.835.337</b>
Máquinas e aparelhagem diversa	91.222.641	(70.416.638)	20.806.003	92.423.645	(70.805.590)	21.618.055
	<b>1.343.303.282</b>	<b>(733.470.139)</b>	<b>609.833.143</b>	<b>1.073.552.123</b>	<b>(668.354.417)</b>	<b>405.197.706</b>

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a frota aérea, do Grupo, decompõe-se da seguinte forma:

	2020					2019				
	Propriedade TAP	Passivo Locação com opção de compra	Passivo Locação sem opção de compra	ACMI	Total	Propriedade TAP	Passivo Locação com opção de compra	Passivo Locação sem opção de compra	ACMI	Total
Airbus A330	-	-	7	-	7	-	-	7	-	7
Airbus A330 NEO	-	3	16	-	19	-	1	16	-	17
Airbus A319	6	3	5	-	14	2	7	9	-	18
Airbus A320	2	3	13	-	18	-	5	14	-	19
Airbus A320 NEO	-	-	8	-	8	-	-	7	-	7
Airbus A321	-	2	1	-	3	-	2	2	-	4
Airbus A321 NEO	-	-	10	-	10	-	-	8	-	8
Airbus A321 NEO LR	-	-	6	-	6	-	-	4	-	4
Embraer 190	-	-	-	9	9	-	-	-	9	9
Embraer 195	-	-	-	4	4	-	-	-	4	4
ATR 72	-	-	-	8	8	-	-	-	8	8
	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>66</b>	<b>21</b>	<b>106</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>67</b>	<b>21</b>	<b>105</b>

A frota da TAP sofreu um ajustamento significativo ao longo de 2020 em resultado da crise sanitária de COVID-19 e tendo em conta a nova realidade do setor.

Decorrente da situação atual do Grupo, em 31 de dezembro de 2020, das 106 aeronaves 10 não se encontram a operar (6 A319, 2 A320 e 2 A330), estando numa situação de *phase-out*, tendo em consideração a sua alienação/devolução aos *lessors*.



Consequentemente, a TAP terminou o ano de 2020 com uma frota operacional de 96 aviões, um decréscimo líquido de 9 aviões quando comparado com o final do ano de 2019, em que o Grupo apresentava uma frota operacional de 105 aviões.

No decurso de 2020, entraram em operação 7 aviões de nova geração Airbus (2 A330neo, 2 A321neo LR, 2 A321neo e 1 A320neo) e saíram de operação 16 aviões (10 A319, 3 A320, 1 A321 e 2 A332). No 2º semestre do ano, dois A332 foram convertidos em aviões de carga dado o aumento de procura neste segmento.

Deste modo, da frota de 96 aviões em operação no final de 2020, 94 aviões encontravam-se disponíveis para a operação comercial de passageiros e 2 estavam alocados exclusivamente à operação de carga. No final de 2020, 57% da frota operacional de médio e longo curso era composta por aviões da família NEO (comparando com 48% a 31 de dezembro de 2019).

### **Imparidade**

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020, decorrente dos indícios de imparidade existentes nos ativos não correntes referentes ao transporte aéreo, em resultado da redução de atividade decorrente da pandemia COVID-19, foi realizada uma análise de imparidade aos respetivos ativos.

Para este efeito, o valor recuperável dos referidos ativos foi apurado em modelos de fluxos de caixa descontados para o período subsequente de 5 anos de 2021-2025, tendo por base as projeções embutidas no Plano de Reestruturação, aprovado pelo Conselho de Administração do Grupo TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020 e utilizando uma taxa de desconto alinhada com o risco inerente ao negócio à data de 31 de dezembro de 2020.

Sem prejuízo do facto do Plano de Reestruturação se encontrar, a esta data, em análise por parte da Comissão Europeia e sujeito às interações em curso com o Estado Português e o Conselho de Administração do Grupo, é entendimento do Conselho de Administração que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2020, encontra-se refletida nas projeções embutidas no teste de imparidade realizado.

Em 31 de dezembro de 2020, a TAP SA procedeu ao cálculo da quantia recuperável dos ativos do transporte aéreo, essencialmente decorrentes da frota, no valor de 2.844.772 milhares de Euros, através da determinação do valor de uso alocado à unidade geradora de caixa definida (Transporte Aéreo do Grupo TAP), de acordo com o método dos fluxos de caixa descontados, considerando no respetivo teste de imparidade os impactos estimados, a esta data, respeitantes à pandemia Covid-19.

Os principais pressupostos utilizados, para efeitos do teste de imparidade foram os seguintes:

	2020	2019*
Taxa de desconto (WACC)**	10,0%	8,9%
CAGR da receita***	-0,4%	0,5%
Crescimento na perpetuidade (g)	2,0%	2,0%
Taxa de imposto	22,5%	29,5%

\* Pressupostos utilizados para o teste de imparidade do goodwill do Transporte Aéreo em sede da TAP SGPS

\*\* Taxa de desconto líquida de impostos

\*\*\* Taxa de crescimento média do volume de negócios. Em 2019 considerado o período de 2019-2024 e em 2020 considerado o período de 2019-2025

O Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração, em 2 de dezembro de 2020, assentou em três eixos: (i) ajustamento da capacidade (dimensionamento de frota e otimização de rede); (ii) otimização dos custos operacionais (negociação de locações, revisão de custos com terceiros e ajuste dos custos laborais) e (iii) melhoria da receita (pela otimização da rede, receitas de passageiros e outras receitas).

Quanto aos gastos com combustível, encontra-se estimada uma evolução residual do preço de combustível, com o preço de 2025 alinhado com o de 2019 e uma estimativa de menor consumo por *Block hour* devido ao *phase-in* de frota NEO, por ser mais eficiente.

Relativamente à procura de passageiros, foram utilizadas as projeções atualizadas de entidades de referência do setor, nomeadamente as projeções da International Air Transport Association (IATA), considerando a sua maior adequação à realidade operacional da TAP SA, com um modelo de negócio alicerçado em voos de conexão e operação de longo curso. Com estas projeções, e decorrente do efeito da pandemia COVID-19, estima-se que os números da atividade de 2019 só sejam atingidos novamente em 2025, encontrando estimado um crescimento gradual entre os anos de 2021 a 2025 conforme expectativa do mercado. Ver Nota 1.

O Conselho de Administração, suportado no valor dos fluxos de caixa descontados considerados no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração, à taxa considerada aplicável, concluiu que, em 31 de dezembro de 2020, o valor contabilístico dos ativos afetos à atividade do transporte aéreo, não excede o seu valor recuperável.

Uma alteração nos principais pressupostos utilizados no cálculo do valor recuperável teria os impactos constantes dos quadros abaixo:

	Cenário base	Aumento da WACC em 0,5 pp	Diminuição da g em 0,5 pp	Efeito conjunto (WACC + g)
Taxa de desconto	10,0%	10,5%	10,0%	10,5%
Crescimento na perpetuidade	2,0%	2,0%	1,5%	1,5%
Conclusões da análise de sensibilidade	Sem imparidade	Sem imparidade	Sem imparidade	Imparidade

Tendo por base os pressupostos considerados no Plano de Reestruturação, apresentam-se adicionalmente as seguintes análises de sensibilidade:

- (i) Cenário 1 - Recuperação mais lenta da procura (de entre -4% a -9% de passageiros para os anos de 2021 a 2024), a qual se encontra estimada no Plano de Reestruturação de forma mais conservadora do que o baseline das projeções da IATA acima referidas;
- (ii) Cenário 2 - Aumento do preço do jet fuel (+5% a +10%);
- (iii) Cenário 3 - Evolução da yield/rentabilidade operacional (-2% a -5%);
- (iv) Cenário 4 - Cenário mais pessimista, considerando a ocorrência das três variáveis com parâmetros mais stressados, acima descritos.

	Cenário base	Cenário 1 (-% Passageiros)	Cenário 2 (+5% +10% Fuel)	Cenário 3 (-2% -5% Yield)	Cenário 4 (worst case scenario)
Taxa de desconto	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%
Crescimento na perpetuidade	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
Conclusões da análise de sensibilidade	Sem imparidade	Sem imparidade	Imparidade	Imparidade	Imparidade

Importa salientar que os cenários de sensibilidade, acima apresentados, não foram considerados pelo Conselho de Administração como o cenário base no Plano de Reestruturação, dado que os pressupostos em causa não se estimam como prováveis, tendo por base a estratégia operacional definida no Plano de Reestruturação em curso, bem como as estimativas macroeconómicas de mercado conhecidas a esta data, nomeadamente as respeitantes ao jet fuel, taxa de juro sem risco, taxas de inflação, entre outras.

De referir ainda que eventuais alterações ao Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, no âmbito das interações em curso, podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável do Transporte Aéreo e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

## 5 Propriedades de investimento

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os movimentos registados nas propriedades de investimento foram como segue:

	2020	2019
<b>Saldo inicial</b>	<b>2.148.564</b>	<b>1.925.764</b>
Transferências - Fusão Megasis	-	1.205.000
Alienações	-	(1.000.000)
Varição de justo valor (Notas 24 e 25 e 29)	(604.739)	17.800
<b>Saldo final</b>	<b>1.543.825</b>	<b>2.148.564</b>

Em 31 de dezembro de 2020 foi registada uma variação de 604.739 Euros relativa à atualização do justo valor do imóvel da Portela.

## 6 Ativos intangíveis

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os movimentos ocorridos na rubrica “Ativos intangíveis” foi conforme segue:

	Propriedade industrial e outros direitos	Programas de computador	Ativos em curso	Adiantamentos por conta de ativos intangíveis	Total
<b>Custo de aquisição</b>					
<b>Saldo em 1 de janeiro de 2019</b>	<b>11.951.704</b>	<b>8.346.817</b>	<b>4.660.163</b>	<b>1.215.922</b>	<b>26.174.606</b>
Aquisições	-	18.043.192	3.382.051	275.740	<b>21.700.983</b>
Regularizações, transferências e abates	-	11.169.878	(4.332.301)	-	<b>6.837.577</b>
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2019</b>	<b>11.951.704</b>	<b>37.559.887</b>	<b>3.709.913</b>	<b>1.491.662</b>	<b>54.713.166</b>
Aquisições	-	10.432.421	3.339.740	-	<b>13.772.161</b>
Regularizações, transferências e abates	-	3.852.337	(3.852.337)	(1.491.662)	<b>(1.491.662)</b>
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>11.951.704</b>	<b>51.844.645</b>	<b>3.197.316</b>	<b>-</b>	<b>66.993.665</b>
<b>Amort. acumuladas e perdas por imparidade</b>					
<b>Saldo em 1 de janeiro de 2019</b>	<b>(11.951.704)</b>	<b>(2.977.517)</b>	-	-	<b>(14.929.221)</b>
Amortizações e perdas por imparidade (Nota 32)	-	(8.359.097)	-	-	(8.359.097)
Regularizações e transferências	-	(6.048.071)	-	-	(6.048.071)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2019</b>	<b>(11.951.704)</b>	<b>(17.384.685)</b>	-	-	<b>(29.336.389)</b>
Amortizações e perdas por imparidade (Nota 32)	-	(12.785.212)	-	-	(12.785.212)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>	<b>(11.951.704)</b>	<b>(30.169.897)</b>	-	-	<b>(42.121.601)</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2019</b>	<b>-</b>	<b>20.175.202</b>	<b>3.709.913</b>	<b>1.491.662</b>	<b>25.376.777</b>
<b>Valor líquido a 31 de dezembro de 2020</b>	<b>-</b>	<b>21.674.748</b>	<b>3.197.316</b>	<b>-</b>	<b>24.872.065</b>

Os principais movimentos ocorridos durante o exercício findo a 31 de dezembro de 2020 são conforme segue:

- O aumento na rubrica Programas de computador no montante de 10.432 milhares de Euros refere-se, essencialmente, a contratos de licenciamento de *software*.
- O aumento na rubrica Ativos em curso no montante de 3.340 milhares de Euros refere-se a vários projetos de desenvolvimentos e implementações em curso, nas áreas de operações, vendas e manutenção.

## 7 Participações financeiras

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 as participações financeiras decompõem-se como segue:

	2020			
	% detida	Saldo inicial	Aumentos / diminuições	Saldo final
IC TAP Limited	100%	143.592	-	143.592
IC SAFIT Limited	20%	28.718	-	28.718
		<b>172.310</b>	-	<b>172.310</b>

	Dez 2019			
	% detida	Saldo inicial	Aumentos / diminuições	Saldo final
IC TAP Limited	100%	143.592	-	143.592
IC SAFIT Limited	20%	28.718	-	28.718
		<b>172.310</b>	-	<b>172.310</b>

## 8 Outros ativos financeiros

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de outros ativos financeiros tinha a seguinte composição:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Obrigações do Tesouro de Angola	-	-	4.880.346	-
Depósitos bancários na Guiné Bissau	-	1.661.670	-	1.746.631
SITA Group Foundation	-	455.915	-	455.915
Outros	-	47.373	-	39.683
	-	<b>2.164.958</b>	<b>4.880.346</b>	<b>2.242.229</b>
Imparidades de outros ativos financeiros	-	(1.676.228)	-	(1.761.189)
	-	<b>488.730</b>	<b>4.880.346</b>	<b>481.040</b>

O montante apresentado relativo a SITA Group Foundation refere-se, essencialmente, a 519.778 certificados (títulos de capital não cotados) daquela empresa, entidade fundada pela Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques.

O movimento ocorrido nesta rubrica, durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019, foi como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
<b>A 1 de janeiro</b>	4.880.346	481.040	13.224.721	481.040
Aumentos	-	7.690	-	4.830.936
Diminuições	(4.880.346)	-	(12.789.293)	-
Transferências	-	-	4.957.349	(4.957.349)
Varição cambial	-	-	(512.431)	126.413
<b>A 31 de dezembro</b>	-	<b>488.730</b>	<b>4.880.346</b>	<b>481.040</b>

A diminuição no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 no valor de 4.880.346 Euros, refere-se aos “Obrigações do Tesouro de Angola” subscritas no valor de 1.737.479 mil Kwanzas, correspondendo à taxa de câmbio original de 316.909 Kwanzas por dólar, cujo vencimento ocorreu a 18 de dezembro de 2020.

## 9 Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a taxa de imposto utilizada em Portugal, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis e instrumento financeiros derivados, foi de 21% (no caso dos derivados, dada a sua reversão em 2021). No caso das restantes diferenças temporárias, a taxa utilizada foi de 29,5% e 31,5%, para 2020 e 2019, respetivamente.

Os benefícios fiscais, por se tratar de deduções à coleta, são considerados a 100%, sendo que em alguns casos, a sua integral aceitação encontra-se, ainda, dependente da aprovação das autoridades concedentes de tais benefícios fiscais. Os impostos diferidos decorrentes de benefícios fiscais são registados quando se encontram aprovados pelas autoridades concedentes de tais benefícios.

As principais diferenças temporárias entre os valores contabilísticos e tributáveis, em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os correspondentes ativos e passivos por impostos diferidos e o respetivo efeito nos resultados dos períodos findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019, são como segue:

	2020			Saldo final
	Saldo inicial	Variações com efeitos em resultados (Nota 34)	Variações com efeitos no rendimento integral	
<b>Ativos por impostos diferidos</b>				
Prejuízos fiscais reportáveis	66.242.707	10.659.300	-	76.902.007
Responsabilidades com benefícios pós-emprego	30.352.251	(4.268.385)	6.225.074	32.308.940
Perdas de imparidade em inventários	7.158.124	(893.218)	-	6.264.906
Perdas de imparidade em contas a receber	7.096.835	(167.028)	-	6.929.807
SIFIDE,CFEI e dupla tributação internacional	-	456.670	-	456.670
Outras provisões e ajustamentos não aceites fiscalmente	127.352	(11.739)	-	115.613
Perdas de imparidade em ativos fixos	-	-	-	-
Instrumentos financeiros derivados	-	-	6.092.975	6.092.975
	<b>110.977.269</b>	<b>5.775.600</b>	<b>12.318.049</b>	<b>129.070.918</b>
<b>Passivos por impostos diferidos</b>				
Reavaliações efetuadas	19.324.081	(2.189.449)	-	17.134.632
Instrumentos financeiros derivados	7.549.515	-	(7.549.515)	-
Ajustamento decorrentes do IFRS 16	32.964.031	57.926.915	-	90.890.946
	<b>59.837.627</b>	<b>55.737.466</b>	<b>(7.549.515)</b>	<b>108.025.578</b>
	<b>51.139.642</b>	<b>(49.961.866)</b>	<b>19.867.564</b>	<b>21.045.340</b>

	2019				Saldo final
	Saldo inicial	Fusão Megasis	Variações com efeitos em resultados (Nota 34)	Variações com efeitos no rendimento integral	
<b>Ativos por impostos diferidos</b>					
Prejuízos fiscais reportáveis	37.163.328	-	29.079.379	-	66.242.707
Responsabilidades com benefícios pós-emprego	25.432.762	103.615	(1.642.607)	6.458.481	30.352.251
Perdas de imparidade em inventários	6.831.884	-	326.240	-	7.158.124
Perdas de imparidade em contas a receber	7.020.375	13.488	62.972	-	7.096.835
SIFIDE,CFEI e dupla tributação internacional	442.275	-	(442.275)	-	-
Outras provisões e ajustamentos não aceites fiscalmente	122.949	-	4.403	-	127.352
Perdas de imparidade em ativos fixos	1.837.028	-	(1.837.028)	-	-
Instrumentos financeiros derivados	12.190.104	-	-	(12.190.104)	-
	<b>91.040.705</b>	<b>117.103</b>	<b>25.551.084</b>	<b>(5.731.623)</b>	<b>110.977.269</b>
<b>Passivos por impostos diferidos</b>					
Reavaliações efetuadas	18.760.179	258.203	305.699	-	19.324.081
Instrumentos financeiros derivados	-	-	-	7.549.515	7.549.515
Ajustamento decorrentes do IFRS 16	-	-	(5.090.153)	38.054.184	32.964.031
	<b>18.760.179</b>	<b>258.203</b>	<b>(4.784.454)</b>	<b>45.603.699</b>	<b>59.837.627</b>
	<b>72.280.526</b>	<b>(141.100)</b>	<b>30.335.538</b>	<b>(51.335.322)</b>	<b>51.139.642</b>

#### ➔ Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação, em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2014 e 2015 são reportáveis durante um período de doze anos, e 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 dez anos para caducidade dos prejuízos gerados em 2020, bem como foi alterada a percentagem de dedução.

O Grupo considera que são recuperáveis parte dos prejuízos fiscais reportáveis, através da sua utilização na redução do resultado tributável futuro (com base nas demonstrações financeiras individuais da TAP SA, preparadas em conformidade com o SNC). De referir que, apesar do Grupo ter vindo a proceder ao exercício do seu legítimo direito de contestação, não foram registados impostos diferidos ativos relacionados com os prejuízos fiscais reportáveis que resultaram da operação de securitização nos anos de 2014 e 2015, no montante de 99 milhões de Euros, atualmente em discussão em tribunal tributário.

Adicionalmente, conforme divulgado na Nota 1.1.3 não foram registados ativos por impostos diferidos do prejuízo fiscal estimado do exercício de 2020 no montante de 1.194 milhões de Euros.

O detalhe dos prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2020 é detalhado como segue:

	Sem Securitização	Securitização	Total	Ano limite para dedução *
2014	-	31.071.827	31.071.827	2028
2015	96.780.011	67.927.000	164.707.011	2029
2018	78.541.247	-	78.541.247	2025
2019	190.878.773	-	190.878.773	2026
2020 (estimativa)	1.193.934.649	-	1.193.934.649	2032
	<b>1.560.134.680</b>	<b>98.998.827</b>	<b>1.659.133.507</b>	

\* De acordo com o programa de estabilização económica e social.

Em 31 de dezembro de 2020 não foram constituídos ativos por impostos diferidos para os prejuízos fiscais reportáveis do exercício de 2020 (Nota 1.1.3).

## 10 Outras contas a receber

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o detalhe da rubrica de outras contas a receber é como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Clientes	211.852.190	-	302.432.507	-
Depósitos de garantia de contratos de locação	3.681.690	48.075.004	4.570.304	51.606.307
Reservas de manutenção recuperáveis	-	43.848.514	12.361.581	64.428.164
Derivados de jet fuel (Nota 23)	-	-	23.966.713	-
Adiantamentos a fornecedores	21.396.362	-	15.908.249	-
Acréscimos de rendimentos	9.603.494	-	52.558.098	-
Outros devedores	960.406.235	2.171.371	942.246.194	2.156.157
	<b>1.206.939.971</b>	<b>94.094.889</b>	<b>1.354.043.646</b>	<b>118.190.628</b>
Perdas por imparidade de contas a receber	(91.380.910)	(1.921.388)	(65.927.755)	(1.921.388)
	<b>1.115.559.061</b>	<b>92.173.501</b>	<b>1.288.115.891</b>	<b>116.269.240</b>

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



→ **Clientes**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de clientes detalha-se como segue:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Entidades privadas	102.562.859	138.601.024
Entidades relacionadas (Nota 38)	17.216.531	17.853.053
Agências de viagem	12.981.721	66.570.860
Companhias de aviação	11.147.484	18.886.632
Outros	7.690.122	5.782.117
Cientes de cobrança duvidosa	60.253.473	54.738.821
	<b>211.852.190</b>	<b>302.432.507</b>
Imparidades	(80.535.448)	(61.755.150)
	<b>131.316.742</b>	<b>240.677.357</b>

A variação nesta rubrica consiste, essencialmente, do efeito da redução da atividade no exercício findo a 31 de dezembro de 2020. Como consequência deste impacto, a entidade de cartões de crédito Elavon efetuou uma retenção de cerca de 48 milhões de Euros.

Os saldos a receber de agências de viagens e de companhias de aviação são regularizados, essencialmente, através dos sistemas *IATA Billing and Settlement Plan* ("BSP") e *IATA Clearing House*.

→ **Depósitos de garantia de contratos de locação**

Os depósitos de garantia são constituídos no âmbito dos contratos de locação sem opção de compra para aviões e reatores que serão devolvidos, sem juros, à medida que esses aviões e reatores forem sendo restituídos aos locadores. Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2020 a rubrica de Gastos a reconhecer inclui um montante de 23,8 milhões de Euros referentes ao efeito financeiro destas contas a receber, a ser reconhecido no período dos contratos de arrendamento relacionados (Nota 13).

→ **Reservas de manutenção recuperáveis**

A rubrica Reservas de manutenção recuperáveis respeitam a reservas de manutenção pagas em contratos de locação sem opção de compra, que serão realizadas durante o período dos contratos.

→ **Acréscimos de rendimentos**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Acréscimos de rendimentos detalha-se como segue:

	2020	2019
Trabalhos para companhias de aviação	7.007.606	32.291.174
Entidades relacionadas (Nota 38)	1.661.846	6.024.357
Facilidades de aeroporto - Incentivos	591.157	3.524.855
Outros	342.885	10.717.712
	<b>9.603.494</b>	<b>52.558.098</b>

A redução dos montantes de trabalhos para companhias de aviação resulta da redução de atividade em manutenção de aeronaves e reatores de terceiros, em consequência da pandemia COVID-19.

→ **Adiantamento a fornecedores**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica adiantamentos a fornecedores detalha-se como segue:

	2020	2019
Entidades relacionadas (Nota 38)	3.340.117	2.743.637
Outros	18.056.245	13.164.612
	<b>21.396.362</b>	<b>15.908.249</b>

→ **Outros devedores**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de outros devedores detalha-se como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Entidades relacionadas (Nota 38)	882.666.366	-	843.683.068	-
Cauções e garantias	16.417.099	-	2.565.631	-
Faturação interline e outras entidades	14.412.247	-	11.638.094	-
Adiantamentos relacionados com contratos de locação	14.380.537	-	22.710.579	-
Pessoal	11.043.150	-	18.892.199	-
Devedores de cobrança duvidosa	10.845.462	-	4.172.605	-
IVA a receber das Representações	2.422.079	-	1.697.080	-
Outros	8.219.295	2.171.371	36.886.938	2.156.157
	<b>960.406.235</b>	<b>2.171.371</b>	<b>942.246.194</b>	<b>2.156.157</b>
Imparidades	(10.845.462)	(1.921.388)	(4.172.605)	(1.921.388)
	<b>949.560.773</b>	<b>249.983</b>	<b>938.073.589</b>	<b>234.769</b>

Em 31 de dezembro de 2020, a rubrica de outros devedores – entidades relacionadas – inclui um montante de 874.123.772 Euros a receber da TAP SGPS, o qual decorre da sua gestão de participações financeiras na TAP ME Brasil, SPdH e Portugal.

A rubrica de adiantamentos relacionados com contratos de locação corresponde a montantes antecipados ao *lessor*, recuperáveis na data de entrega da aeronave.

→ **Perdas por imparidade de contas a receber corrente**

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de contas a receber, em 31 de dezembro de 2020 e 2019, é como segue:

	2020		2019	
	Cientes	Outros	Cientes	Outros
<b>Saldo inicial</b>	61.755.150	4.172.605	61.191.974	4.191.009
Aumentos (Nota 28)	20.243.982	6.686.434	8.007.239	42.115
Reduções (Nota 28)	(340.788)	(13.577)	(4.645.223)	(20.101)
Utilizações	(1.122.896)	-	(2.798.840)	(40.418)
<b>Saldo final</b>	<b>80.535.448</b>	<b>10.845.462</b>	<b>61.755.150</b>	<b>4.172.605</b>

Decorrente da análise à recuperabilidade de contas a receber, foi registada uma perda por imparidade no montante de 18,9 milhões de Euros respeitante à TAP ME Brasil (Nota 1.1.3).

## 11 Inventários

O detalhe dos inventários em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é como segue:

	2020	2019
Matérias primas, subsidiárias e de consumo	101.403.150	123.054.181
Perdas por imparidade de inventários	(21.236.969)	(22.724.204)
	<b>80.166.181</b>	<b>100.329.977</b>

As matérias-primas, subsidiárias e de consumo referem-se a material técnico para utilização na manutenção e reparação de aeronaves próprias e nas obras realizadas para outras companhias de aviação.

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos períodos findos em 30 de dezembro de 2020 e 2019, é como segue:

	2020	2019
<b>Saldo inicial</b>	22.724.204	23.158.930
Aumentos (Nota 28)	5.300.972	48.341
Reduções (Nota 28)	(37.577)	(478.692)
Utilizações	(6.750.630)	(4.375)
<b>Saldo final</b>	<b>21.236.969</b>	<b>22.724.204</b>

Em 31 de dezembro de 2020 o montante registado em aumento de imparidades resulta, essencialmente, do impacto da pandemia COVID-19 e consequente expectativa de rotação da frota, bem como do término do contrato de manutenção dos A340 da Força Aérea Francesa.

O montante registado em utilizações respeita, essencialmente, a material vendido e totalmente em imparidade no montante de 5,6 milhões de Euros.

## 12 Imposto sobre o rendimento a receber/pagar

O Grupo é tributado através do regime especial de tributação de grupos de sociedades (“RETGS”), sendo o resultado fiscal apurado na TAP SGPS.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os saldos relacionados com imposto sobre o rendimento a receber ou a pagar detalham-se como segue:

	2020		2019	
	Ativo corrente	Passivo corrente	Ativo corrente	Passivo corrente
<b>RETGS: Partes relacionadas (Nota 38)</b>				
Pagamentos por conta	122.893	-	122.893	-
Retenções na fonte	314.356	-	770.466	-
Estimativa de IRC (Nota 34)	(146.212)	-	(354.236)	-
	<b>291.037</b>	<b>-</b>	<b>539.123</b>	<b>-</b>
<b>Estado e outros entes públicos</b>				
Outros	-	(17.430)	-	(17.430)
	<b>-</b>	<b>(17.430)</b>	<b>-</b>	<b>(17.430)</b>
	<b>291.037</b>	<b>(17.430)</b>	<b>539.123</b>	<b>(17.430)</b>

## 13 Outros ativos correntes e não correntes

Os outros ativos correntes e não correntes em 31 de dezembro de 2020 e 2019 detalham-se conforme segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Gastos a reconhecer	21.935.413	23.784.741	30.553.073	16.207.546
Estado e outros entes públicos	4.028.587	-	4.130.842	-
	<b>25.964.000</b>	<b>23.784.741</b>	<b>34.683.915</b>	<b>16.207.546</b>

### → Gastos a reconhecer

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Gastos a reconhecer detalha-se como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Depósitos de garantia (Nota 8)	-	23.784.741	-	16.207.546
Partes relacionadas (Nota 38)	8.611.466	-	2.880.426	-
Comissões	6.892.747	-	17.609.882	-
Rendas e alugueres	894.353	-	833.740	-
Outros	5.536.847	-	9.229.025	-
	<b>21.935.413</b>	<b>23.784.741</b>	<b>30.553.073</b>	<b>16.207.546</b>

As comissões respeitam a valores pagos a agentes por bilhetes vendidos, mas ainda não voados e não caducados, a 31 de dezembro de 2020 e 2019, respetivamente. A sua variação deve-se à redução de atividade ocorrida em 2020.

#### → Estado

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2020 e em 2019 os saldos desta rubrica detalham-se como segue:

	2020	2019
Imposto sobre o Valor Acrescentado - IVA	2.395.060	3.932.987
Restantes impostos	1.633.527	197.855
	<b>4.028.587</b>	<b>4.130.842</b>

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o saldo devedor do IVA refere-se aos pedidos de reembolsos, ainda não recebidos.

#### 14 Caixa e seus equivalentes

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o detalhe de caixa e seus equivalentes apresenta os seguintes valores:

	2020	2019
Depósitos à ordem	504.838.428	140.082.840
Depósitos a prazo	13.807.641	286.024.702
Outros depósitos e títulos	93.000	111.000
Caixa	17.538	71.787
<b>Caixa e seus equivalentes</b>	<b>518.756.607</b>	<b>426.290.329</b>

#### 15 Capital

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o capital social da TAP S.A. encontra-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 8.300.000 ações com o valor nominal de 5 Euros, totalmente detido pela TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.

#### 16 Prestações suplementares e reservas

##### Prestações suplementares

Por deliberação em Assembleia Geral de Acionistas, datada de 13 de novembro de 2015, a acionista TAP SGPS procedeu a uma entrada em dinheiro, totalmente realizada, no montante de 29.542.000 Euros sob a forma de prestações suplementares. Adicionalmente, em 11 de dezembro de 2015, por deliberação

social unânime por escrito, foi aprovada a realização de prestações suplementares, no montante total de 124.811.400 Euros, cuja entrada em dinheiro ocorreu ainda no mês de dezembro.

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

## **Reservas**

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

A 31 de dezembro de 2020 e 2019 a reserva legal encontra-se totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

### → **Reservas de justo valor**

Em 31 de dezembro de 2020, o montante negativo de 22.921.191 Euros, apresentado na rubrica “Reservas de justo valor”, corresponde ao justo valor dos instrumentos financeiros classificados como de cobertura (29.014.165 Euros), líquido do imposto no montante de 6.092.974 Euros (Notas 9 e 23).

### → **Outras reservas**

Esta rubrica refere-se à reserva constituída em 2010 resultante da fusão por incorporação da Air Portugal Tours, S.A.

## **Resultados transitados**

A rubrica “Resultados transitados” corresponde aos resultados líquidos dos exercícios anteriores, conforme deliberações efetuadas nas Assembleias Gerais. Encontram-se, ainda, registadas nesta rubrica as alterações decorrentes da aplicação, pela primeira vez, das Normas Internacionais de Relato Financeiro, bem como os ganhos ou perdas com remensurações dos benefícios pós-emprego, líquidos de imposto e os ajustamentos decorrentes da adoção da IFRS 16.

## 17 Pensões e outros benefícios pós-emprego

Conforme referido na Nota 2.22., a TAP S.A. é responsável pelo pagamento de benefícios pós-emprego a empregados aposentados, pré-reformados e ainda no ativo.

### → Complementos de pensões de reforma e prestações de pré-reforma (VIVA)

De acordo com as normas vigentes no Grupo, esta assegura aos empregados, admitidos até 31 de maio de 1993, a diferença entre a pensão de reforma, por limite de idade ou invalidez, atribuída pela Segurança Social, e um montante mínimo garantido pelo Grupo. Este montante corresponde a uma percentagem fixa de parte do vencimento pensionável (remuneração de base + anuidades), à data da reforma, por cada ano de serviço no Grupo, até um máximo de 20 anos, conforme segue:

- Pessoal navegante (pilotos e técnicos de voo) - 3,2% por ano de serviço;
- Pessoal de terra e pessoal navegante de cabine - 4% por ano de serviço.

Adicionalmente, o Grupo assumiu responsabilidades pelo pagamento de prestações de pré-reforma, cujo montante é fixado, de modo a que o respetivo valor líquido a receber em situação de pré-reforma, se situe entre 75% e 100% do valor líquido que o empregado auferia no ativo na data da passagem à pré-reforma.

Em outubro de 2008 foi alterado o Acordo de Empresa da TAP SA com o Sindicato dos Pilotos de Aviação Civil ("SPAC"), o qual teve como principais alterações:

- Pilotos admitidos até 31 de maio de 2007: o plano de pensões pressupõe a bonificação do tempo de serviço garantida pelo Estado (de 15% ou 10%, conforme a data de início da carreira contributiva) e a possibilidade de bonificação adicional (até 25% ou 30%) por opção do beneficiário na data da passagem à reforma (esta bonificação adicional será encargo do Grupo);
- Pilotos admitidos a partir de 1 de junho de 2007: o plano de pensões é constituído por um regime de contribuição definida, no montante de 7,5% da remuneração de base efetivamente auferida (14 vezes por ano), do qual 80% é encargo do Grupo. Este plano está garantido por contratos de adesão a fundos abertos de pensões, sendo gerido pelo Banco Português de Investimento ("BPI"). Os contratos de adesão e a gestão são opção do SPAC, conforme previsto na regulamentação coletiva.

O Grupo tem registado, a totalidade das suas responsabilidades com serviços passados pelo pagamento de complementos de pensões e prestações de pré-reforma, referente ao plano de benefícios definidos.

A quantificação das responsabilidades teve em devida consideração que, nos termos expressos da regulamentação coletiva que consagra o plano de pensões referido, a pensão total garantida pelo Grupo, ou seja, pensão da segurança social e complemento de reforma, nunca será superior ao valor da

remuneração base mensal líquida de IRS e Segurança Social no ativo. Esta premissa não é aplicável, por não estar consagrada na regulamentação coletiva referente ao pessoal navegante técnico, para o qual aquele limite não existe e o salário pensionável é constituído pelo vencimento base da tabela de remunerações, adicionado do vencimento do exercício e das senioridades.

Para cobrir as responsabilidades com o plano de benefícios definidos, o Grupo celebrou um contrato de adesão ao Fundo aberto de Pensões VIVA. A partir de 2011, o encargo com complementos de reforma, constituídos desde 1998, é assumido pela adesão. O gasto anual com pensões é determinado de acordo com o estudo atuarial, revisto e ajustado anualmente, em função da atualização dos salários e da evolução do grupo participante. Os encargos com complementos de reforma, constituídos até dezembro de 1997, com prestações de pré-reforma e com a parte dos complementos de reforma dos pilotos, que excede o limite referido no parágrafo anterior, são assumidos diretamente pela TAP S.A. e estão cobertos por provisão própria.

#### → **Prémio de jubilação - PNT**

O Acordo de Empresa da TAP S.A., celebrado com o SPAC prevê a garantia, por parte da TAP SA, a favor dos pilotos admitidos até 31 de maio de 2007, para além de um plano de pensões, de um prémio de jubilação a cada piloto, a ser pago de uma só vez no momento da reforma por velhice, cuja garantia financeira advém dos capitais acumulados num seguro de capitalização coletiva constituído pela TAP SA em nome dos pilotos. Os princípios subjacentes à apólice de reforma coletiva celebrada com a companhia seguradora, que reproduzem este Plano de Benefícios de Reforma dos Pilotos, são como segue:

- Condições de admissão: pilotos que se encontrem em efetividade de serviço;
- Idade normal de reforma: 65 anos;
- Garantias: cada participante terá direito, na data da reforma, a um capital, mínimo, de 16 vezes o último salário mensal declarado.

O financiamento do Plano de Benefícios é efetuado através da apólice, que é reforçada pelas contribuições (prémios) efetuadas pelo Grupo e pelo rendimento obtido, a partir das aplicações financeiras realizadas pela companhia seguradora num Fundo Autónomo, que suporta esta modalidade de seguro.

Em outubro de 2008, foi alterado o Acordo de Empresa da TAP SA com o SPAC, o qual teve como principais alterações:

- Pilotos admitidos até 31 de maio de 2007: o prémio de jubilação é mantido, mas apenas será devido no caso de, na data da reforma, estar constituído o direito à pensão completa, podendo o capital ser aumentado por cada ano completo de prestação de serviço, após a idade de reforma antecipada, sem penalizações e com bonificação;



- Pilotos admitidos a partir de 1 de junho de 2007: não existe direito ao prémio de jubilação.

#### → Cuidados de Saúde

O Grupo assegura aos pré-reformados e reformados antecipadamente, que tenham idade inferior a 65 anos, um plano de saúde que lhes dá acesso a serviços médicos a uma taxa reduzida. Por outro lado, o Grupo vem facultando aos reformados, a título de liberalidade, a possibilidade de acesso e de utilização dos serviços médicos da UCS – Cuidados Integrados de Saúde, S.A. (“UCS”), uma empresa do Grupo TAP, pelos quais pagarão, por cada ato clínico, uma parcela do gasto do serviço, sendo a parte restante suportada pela TAP SA.

O Grupo entende que, o facto de permitir aos seus ex-trabalhadores reformados a utilização dos serviços de saúde prestados na UCS, não constitui uma obrigação, mas tão-somente uma liberalidade em cada momento concedida, pelo que não terá que registar qualquer responsabilidade com a prestação de cuidados de saúde, relativamente aos trabalhadores presentemente no ativo, para o período após a cessação da sua atividade laboral no Grupo. Desta forma, a esta data, a provisão existente cobre a totalidade das responsabilidades com atos médicos com pré-reformados, reformados antecipadamente e reformados, tendo a referida responsabilidade sido determinada com base em estudo atuarial calculado por entidade independente.

#### Pressupostos utilizados na avaliação das responsabilidades

As responsabilidades do Grupo foram determinadas por estudos atuariais, reportados a 31 de dezembro de 2020 e 2019, elaborados por entidades independentes, utilizando o “Método da Unidade de Crédito Projetada” e utilizando, essencialmente, os seguintes pressupostos financeiros e demográficos:

	2020		2019	
	Portugal VIVA	Portugal Jubileu	Portugal VIVA	Portugal Jubileu
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EKV 1980	EKV 1980	EKV 1980	EKV 1980
Taxa de desconto	0,75%	0,75%	1,50%	1,50%
Taxa de rendimento do fundo	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%
Taxa de crescimento				
Salários	[1,5%-3%]	1,50%	[1,5%-5%]	2,00%
Pensões	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Taxa de crescimento dos custos médicos	1,50%	--	1,50%	--
Idade estimada de reforma	66	65	66	65

O Grupo procede à revisão periódica dos pressupostos atuariais sempre que ocorram eventos relevantes, com base em informação dos mercados financeiros e informação do universo de beneficiários abrangidos pelos planos. Em 31 de dezembro de 2020, a taxa de desconto do VIVA e Jubileu foi reduzida para 0,75%, na sequência da redução das taxas de juro das obrigações de elevada qualidade. A redução da taxa de

crescimento salarial decorre da melhor estimativa à data tendo em consideração o Plano de Reestruturação em curso no Grupo.

As responsabilidades em 31 de dezembro de 2020 e 2019 detalham-se como segue:

	2020					Total
	Fundo VIVA	Pensões VIVA	Atos médicos	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra (Nota 10)	
Responsabilidades por serviços passados						
- Ativos	1.071.326	2.872.138	-	99.759.690	-	103.703.154
- Pré-reformados	69.105	14.800.491	442.757	-	-	15.312.353
- Aposentados	11.679.575	28.258.481	2.765.200	-	31.073.490	73.776.746
Valor de mercado dos fundos	(15.234.853)	-	-	(36.914.250)	(31.121.319)	(83.270.422)
<b>Insuficiência/(excesso)</b>	<b>(2.414.847)</b>	<b>45.931.110</b>	<b>3.207.957</b>	<b>62.845.440</b>	<b>(47.829)</b>	<b>109.521.831</b>

	2019					Total
	Fundo VIVA	Pensões VIVA	Atos médicos	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
Responsabilidades por serviços passados						
- Ativos	622.374	3.334.671	-	100.979.484	-	104.936.529
- Pré-reformados	46.622	16.174.758	454.112	-	-	16.675.492
- Aposentados	9.643.670	27.883.399	2.769.961	-	16.919.499	57.216.529
Valor de mercado dos fundos	(15.737.186)	-	-	(51.237.487)	(15.497.524)	(82.472.197)
<b>Insuficiência/(excesso)</b>	<b>(5.424.520)</b>	<b>47.392.828</b>	<b>3.224.073</b>	<b>49.741.997</b>	<b>1.421.975</b>	<b>96.356.353</b>

De acordo com o estudo atuarial realizado por entidades independentes, a melhor estimativa de contribuições para os planos de benefício de pensões, para o exercício subsequente, é de cerca de 9.000.000 Euros.

Em 31 de dezembro de 2020, e em 2019 os planos de benefícios definidos do Grupo, em Portugal (excluindo a Representação de Inglaterra), abrangiam 1.814 e 1.850 beneficiários no ativo, respetivamente. O número total de colaboradores reformados e pré-reformados com direito a um suplemento de pensão de reforma em 31 de dezembro de 2020 e 2019 era de 652 e 647 beneficiários, respetivamente.

Em 31 de dezembro de 2020 e em 2019, a maturidade média das responsabilidades para os planos de benefício definido “Fundo VIVA” é de 10 anos e o “Prémios Jubileu” é de 11 e 12 anos, respetivamente.

## Análises de sensibilidade

### → Taxa de desconto anual

O aumento (diminuição) de 0,25% na taxa de desconto anual dos planos de benefícios definidos “Plano VIVA” e “Prémios Jubileu” corresponderia a um impacto nas responsabilidades do Grupo, a 31 de dezembro de 2020 e 2019, conforme segue:

2020	Taxa	Plano VIVA*	Prémios Jubileu
<b>Taxa de desconto anual das pensões</b>	0,75%	58.751.116	99.759.689
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	1,00%	57.795.059	96.209.232
Decréscimo de 0,25% na taxa de desconto	0,50%	59.754.261	103.477.886

\* Inclui "Fundo VIVA" e "Pensões VIVA"

2019	Taxa	Plano VIVA*	Prémios Jubileu
<b>Taxa de desconto anual das pensões</b>	1,50%	57.705.494	100.979.484
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	1,75%	56.856.420	97.426.235
Decréscimo de 0,25% na taxa de desconto	1,25%	58.583.136	104.699.357

\* Inclui "Fundo VIVA" e "Pensões VIVA"

### → Taxa de crescimento dos custos médicos

Caso a taxa de crescimento dos custos com cuidados médicos registre um aumento ou decréscimo de um ponto percentual, o respetivo impacto nas responsabilidades do Grupo, a 31 de dezembro de 2020 e 2019, é o seguinte:

	Taxa	2020	2019
<b>Taxa de crescimento anual dos custos médicos</b>	1,50%	3.207.957	3.224.073
Aumento de 1% na taxa de crescimento dos custos médicos	2,50%	3.467.511	3.481.516
Decréscimo de 1% na taxa de crescimento dos custos médicos	0,50%	2.978.852	2.996.387

\* Inclui "Fundo VIVA" e "Pensões VIVA"

→ **Taxa de crescimento das Pensões**

Caso a taxa de crescimento das Pensões Plano VIVA registe um aumento ou decréscimo de 0,25 pontos percentuais, o respetivo impacto nas responsabilidades do Grupo, a 31 de dezembro de 2020 e 2019, é o seguinte:

	<b>Taxa</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Taxa de crescimento das pensões do Plano VIVA*</b>	1,00%	58.751.116	57.705.494
Aumento de 0,25% na taxa de crescimento pensões	1,25%	59.606.772	58.472.211
Decréscimo de 0,25% na taxa de crescimento pensões	0,75%	57.898.610	56.961.597

\* Inclui "Fundo VIVA" e "Pensões VIVA"

**Evolução das responsabilidades por serviços passados**

A evolução das responsabilidades por serviços passados, refletidas na demonstração da posição financeira, durante o período findo a 31 de dezembro de 2020 e 2019, é conforme segue:

	<b>2020</b>					<b>Total</b>
	<b>Fundo VIVA</b>	<b>Pensões VIVA</b>	<b>Atos médicos</b>	<b>Prémios Jubileu</b>	<b>Representação Inglaterra</b>	
Responsabilidades no início do exercício	10.312.666	47.392.828	3.224.073	100.979.484	16.919.499	178.828.550
Variação cambial	-	-	-	-	(84.689)	(84.689)
Valores registados nos resultados do exercício:						
Serviços correntes	29.993	-	-	5.223.104	12.243.195	17.496.292
Juro líquido	154.690	710.892	48.363	1.483.843	450.486	2.848.274
Reestruturação - programa pré-reformas (Nota 30)	-	932.552	-	-	-	932.552
Ganhos e perdas atuariais	3.199.986	4.405.025	(64.479)	13.247.595	4.762.912	25.551.039
Benefícios pagos	(877.329)	(7.510.187)	-	(21.174.336)	(3.217.913)	(32.779.765)
<b>Responsabilidades no fim do exercício</b>	<b>12.820.006</b>	<b>45.931.110</b>	<b>3.207.957</b>	<b>99.759.690</b>	<b>31.073.490</b>	<b>192.792.253</b>

	<b>2019</b>					<b>Total</b>
	<b>Fundo VIVA</b>	<b>Pensões VIVA</b>	<b>Atos médicos</b>	<b>Prémios Jubileu</b>	<b>Representação Inglaterra</b>	
Responsabilidades no início do exercício	10.955.825	51.031.672	3.036.709	83.939.828	16.919.499	165.883.533
Valores registados nos resultados do exercício:						
Serviços correntes	20.686	-	-	4.246.404	-	4.267.090
Juro líquido	219.116	1.834.781	60.735	1.229.963	-	3.344.595
Reestruturação - programa pré-reformas (Nota 30)	-	2.035.816	-	-	-	2.035.816
Ganhos e perdas atuariais	(118.121)	2.404.426	126.629	15.142.218	-	17.555.152
Benefícios pagos	(764.840)	(9.913.867)	-	(3.578.929)	-	(14.257.636)
<b>Responsabilidades no fim do exercício</b>	<b>10.312.666</b>	<b>47.392.828</b>	<b>3.224.073</b>	<b>100.979.484</b>	<b>16.919.499</b>	<b>178.828.550</b>

## Evolução dos fundos afetos aos planos de benefícios pós-emprego

Durante o período findo a 31 de dezembro de 2020 e 2019 a evolução do património dos fundos foi conforme segue:

	2020			Total
	Fundo VIVA	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
Saldo inicial	15.737.186	51.237.487	15.497.524	82.472.197
Contribuição efetuada no exercício	-	6.000.000	486.079	6.486.079
Juro líquido	374.996	720.063	18.598.492	19.693.551
Benefícios pagos	(877.329)	(21.174.336)	(3.217.913)	(25.269.578)
Remensurações	-	131.036	-	131.036
Variação cambial	-	-	(242.863)	(242.863)
<b>Saldo final</b>	<b>15.234.853</b>	<b>36.914.250</b>	<b>31.121.319</b>	<b>83.270.422</b>

	2019			Total
	Fundo VIVA	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
Saldo inicial	15.230.464	48.942.794	15.497.524	79.670.782
Contribuição efetuada no exercício	-	5.416.724	-	5.416.724
Juro líquido	1.271.562	921.721	-	2.193.283
Benefícios pagos	(764.840)	(4.023.807)	-	(4.788.647)
Remensurações	-	(19.945)	-	(19.945)
<b>Saldo final</b>	<b>15.737.186</b>	<b>51.237.487</b>	<b>15.497.524</b>	<b>82.472.197</b>

A composição dos fundos e respetiva categoria das quantias incluídas, em 31 de dezembro de 2020 e 2019, é conforme segue:

	Nível de justo valor	2020			Total
		Fundo VIVA	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
Ações	1	4.136.867	-	4.019.888	8.156.755
Obrigações	1	5.619.578	36.626.319	1.707.396	43.953.293
Dívida Pública	1	4.196.773	-	-	4.196.773
Imobiliário	1	479.515	-	-	479.515
Liquidez	1	802.120	287.931	629.567	1.719.618
Outras aplicações correntes	1	-	-	24.764.468	24.764.468
		<b>15.234.853</b>	<b>36.914.250</b>	<b>31.121.319</b>	<b>83.270.422</b>

	Nível de justo valor	2019			Total
		Fundo VIVA	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
Ações	1	4.168.874	-	13.618.325	17.787.199
Obrigações	1	6.300.699	49.700.362	1.666.797	57.667.858
Dívida Pública	1	3.985.378	-	-	3.985.378
Imobiliário	2	321.915	-	-	321.915
Liquidez	1	960.320	1.537.125	-	2.497.445
Outras aplicações correntes	1	-	-	212.402	212.402
		<b>15.737.186</b>	<b>51.237.487</b>	<b>15.497.524</b>	<b>82.472.197</b>

## Gastos com pensões e outros benefícios pós-emprego

Relativamente aos gastos suportados com pensões e outros benefícios pós-emprego o detalhe é conforme segue:

	2020					Total
	Fundo VIVA	Pensões VIVA	Atos médicos	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
Serviços correntes	29.993	-	-	5.223.104	12.243.195	17.496.292
Juro líquido	(220.306)	710.892	48.363	763.780	(18.148.006)	(16.845.277)
<b>Sub-total (Nota 27)</b>	<b>(190.313)</b>	<b>710.892</b>	<b>48.363</b>	<b>5.986.884</b>	<b>(5.904.811)</b>	<b>651.015</b>
Reestruturação - programa pré-reformas (Nota 30)	-	932.552	-	-	-	932.552
<b>Total</b>	<b>(190.313)</b>	<b>1.643.444</b>	<b>48.363</b>	<b>5.986.884</b>	<b>(5.904.811)</b>	<b>1.583.567</b>

	2019					Total
	Fundo VIVA	Pensões VIVA	Atos médicos	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
Serviços correntes	20.686	-	-	4.246.404	-	4.267.090
Juro líquido	644.289	721.322	60.735	308.242	-	1.734.588
<b>Sub-total (Nota 27)</b>	<b>664.975</b>	<b>721.322</b>	<b>60.735</b>	<b>4.554.646</b>	<b>-</b>	<b>6.001.678</b>
Reestruturação - programa pré-reformas (Nota 30)	-	2.035.816	-	-	-	2.035.816
<b>Total</b>	<b>664.975</b>	<b>2.757.138</b>	<b>60.735</b>	<b>4.554.646</b>	<b>-</b>	<b>8.037.494</b>

Conforme mencionado, os pilotos do Grupo, admitidos após 1 de junho de 2007, beneficiam de um plano de contribuição definida. Foi reconhecido, durante o período findo a 31 de dezembro de 2020, um gasto na rubrica de gastos com benefícios pós-emprego no montante de 3.042 milhares de Euros (2019: 750 milhares de Euros), relativo às contribuições efetuadas no ano a favor dos seus empregados (Nota 27).

Os gastos com pensões e outros benefícios pós-emprego, durante os exercícios findos a 31 de dezembro de 2020 e 2019, encontram-se registados na rubrica de gastos com o pessoal (Nota 27).

## Ganhos/perdas com remensurações

Os ganhos/perdas com remensurações, relacionados com planos de benefício pós-emprego, detalham-se como segue:

	2020					Total
	Fundo VIVA	Pensões VIVA	Atos médicos	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
<b>(Ganhos)/Perdas actuariais</b>						
Retorno dos ativos, excluindo montantes incluídos nos resultados	-	-	-	(131.036)	-	(131.036)
	-	-	-	<b>(131.036)</b>	-	<b>(131.036)</b>
(Ganhos)/perdas por alteração dos pressupostos financeiros	930.980	2.174.901	-	14.940.826	-	18.046.707
(Ganhos)/perdas de experiência	2.269.006	2.230.124	(64.479)	(1.693.231)	4.762.912	7.504.332
	<b>3.199.986</b>	<b>4.405.025</b>	<b>(64.479)</b>	<b>13.247.595</b>	<b>4.762.912</b>	<b>25.551.039</b>
<b>Total (Ganhos)/Perdas com actuariais</b>	<b>3.199.986</b>	<b>4.405.025</b>	<b>(64.479)</b>	<b>13.116.559</b>	<b>4.762.912</b>	<b>25.420.003</b>

	2019					Total
	Fundo VIVA	Pensões VIVA	Atos médicos	Prémios Jubileu	Representação Inglaterra	
<b>(Ganhos)/Perdas actuariais</b>						
Retorno dos ativos, excluindo montantes incluídos nos resultados	-	-	-	19.945	-	19.945
				<b>19.945</b>		<b>19.945</b>
(Ganhos)/perdas por alteração dos pressupostos financeiros	-	-	-	11.684.871	-	11.684.871
(Ganhos)/perdas de experiência	(118.121)	2.404.426	126.629	3.457.347	-	5.870.281
	<b>(118.121)</b>	<b>2.404.426</b>	<b>126.629</b>	<b>15.142.218</b>		<b>17.555.152</b>
<b>Total (Ganhos)/Perdas com actuariais</b>	<b>(118.121)</b>	<b>2.404.426</b>	<b>126.629</b>	<b>15.162.163</b>		<b>17.575.097</b>

As perdas atuariais reconhecidas em 2020 decorrentes de alterações de pressupostos financeiros, no montante total de 18.046.707 Euros, decorrem maioritariamente da redução da taxa de desconto.

Os ganhos/perdas com remensurações foram reconhecidos diretamente no rendimento integral do Grupo.

## 18 Provisões

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Provisões teve o seguinte movimento:

	Processos judiciais em curso	Outras	Custos de redelivery (Nota 1.1.3)	Provisão reestruturação (Nota 30)	Total
<b>1 de janeiro de 2019</b>	<b>11.797.878</b>	<b>416.777</b>	-	-	<b>12.214.655</b>
Adoção IFRS 16	-	-	26.082.076	-	26.082.076
Aumentos (Nota 28)	-	-	62.616.178	-	62.616.178
Reversões (Nota 28)	(2.945.843)	(12.484)	-	-	(2.958.327)
Utilizações	(136.101)	-	(24.405.128)	-	(24.541.229)
Juros e câmbio	-	-	4.371.501	-	4.371.501
<b>31 de dezembro de 2019</b>	<b>8.715.934</b>	<b>404.293</b>	<b>68.664.627</b>	-	<b>77.784.854</b>
Aumentos (Nota 28)	1.836.833	10.410.000	109.194.100	93.197.493	214.638.426
Reversões (Nota 28)	-	(12.385)	(37.579.811)	-	(37.592.196)
Utilizações	-	-	(44.484.268)	-	(44.484.268)
Juros e câmbio	-	-	(8.178.025)	-	(8.178.025)
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>10.552.767</b>	<b>10.801.908</b>	<b>87.616.623</b>	<b>93.197.493</b>	<b>202.168.791</b>

### → Processos judiciais em curso

As provisões para processos judiciais em curso são constituídas de acordo com as avaliações de risco efetuadas pelo Grupo e pelos seus consultores legais, baseadas em taxas de sucesso históricas por natureza de processo e probabilidade de desfecho desfavorável para o Grupo. Em 31 de dezembro de 2020, a provisão existente, no montante de 10.552.767 Euros, destina-se a fazer face a diversos processos judiciais intentados contra o Grupo, em Portugal e no estrangeiro.

### → Outras

Decorrente da pandemia COVID-19, em 31 de dezembro de 2020 foi constituída uma provisão no montante de 10,4 milhões de Euros relativa a indemnizações a passageiros, cujas reclamações se encontram a ser processadas pelo Grupo.

→ **Custos de *redelivery* (Nota 1.1.3)**

Os aumentos da provisão para *redelivery* são reconhecidos por contrapartida do direito de uso, sendo subsequentemente sujeitos a depreciação. O aumento reconhecido face a 31 de dezembro de 2019 consiste no efeito da atualização da estimativa de *redelivery* efetuada em 31 de dezembro de 2020, tendo em consideração a informação disponível nessa data (ver Nota 1.1.3).

**19 Passivos remunerados e Passivos de locação com e sem opção de compra**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os passivos remunerados e os passivos de locação com e sem opção de compra detalham-se como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Apoio de Estado	1.200.000.000	-	-	-
Acréscimos de gastos com juros	10.825.439	-	-	-
<b>Apoio de Estado</b>	<b>1.210.825.439</b>	-	-	-
Empréstimos bancários	34.553.137	228.193.571	121.434.904	279.119.809
Acréscimos de gastos com juros	1.495.224	-	2.562.446	-
Encargos iniciais	(1.417.234)	(2.220.723)	(1.922.791)	(2.081.336)
<b>Dívida bancária remunerada</b>	<b>34.631.127</b>	<b>225.972.848</b>	<b>122.074.559</b>	<b>277.038.473</b>
Empréstimos obrigacionistas	321.099.187	375.000.000	2.588.428	698.172.098
Acréscimos de gastos com juros	2.602.732	-	4.406.277	-
Encargos iniciais	(13.372.891)	(4.949.188)	(3.614.932)	(17.262.416)
<b>Empréstimos obrigacionistas</b>	<b>310.329.028</b>	<b>370.050.812</b>	<b>3.379.773</b>	<b>680.909.682</b>
Locação com opção de compra	40.331.578	399.700.211	35.896.286	242.325.894
Acréscimos de gastos com juros	1.797.633	-	940.896	-
Encargos iniciais	(785.900)	(2.464.531)	(952.148)	(3.318.171)
<b>Passivo locação com opção de compra</b>	<b>41.343.311</b>	<b>397.235.680</b>	<b>35.885.034</b>	<b>239.007.723</b>
<b>Passivo locação sem opção de compra</b>	<b>427.266.305</b>	<b>1.611.374.047</b>	<b>426.685.786</b>	<b>1.851.992.700</b>
<b>Total de passivos remunerados</b>	<b>2.024.395.210</b>	<b>2.604.633.387</b>	<b>588.025.152</b>	<b>3.048.948.578</b>



→ **Dívida líquida remunerada**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a dívida líquida remunerada detalha-se como segue:

	2020	2019
<b>Passivos remunerados excepto passivos de locação sem opção de compra</b>		
Não corrente	993.259.340	1.196.955.878
Corrente	1.597.128.905	161.339.366
	<b>2.590.388.245</b>	<b>1.358.295.244</b>
<b>Caixa e seus equivalentes (Nota 14)</b>		
Numerário	17.538	71.787
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	504.838.428	140.082.840
Outras aplicações de tesouraria	13.900.641	286.135.702
	<b>518.756.607</b>	<b>426.290.329</b>
<b>Dívida líquida remunerada</b>	<b>2.071.631.638</b>	<b>932.004.915</b>
<b>Dívida líquida remunerada sem Apoio de Estado</b>	<b>860.806.199</b>	<b>932.004.915</b>

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a dívida remunerada e os passivos de locação com opção de compra, por maturidade e por tipo de taxa de juro, decompõe-se como segue:

	2020	2019
<b>Taxa variável</b>		
Até 1 ano	1.250.012.550	132.793.445
1 a 2 anos	63.491.465	123.301.130
2 a 3 anos	64.443.846	124.534.647
Mais de 3 anos	154.789.318	80.684.039
	<b>1.532.737.179</b>	<b>461.313.261</b>
<b>Taxa fixa</b>		
Até 1 ano	347.116.355	28.545.921
1 a 2 anos	35.831.483	18.843.557
2 a 3 anos	31.055.984	19.609.273
Mais de 3 anos	643.647.244	829.983.232
	<b>1.057.651.066</b>	<b>896.981.983</b>
	<b>2.590.388.245</b>	<b>1.358.295.244</b>

→ **Apoio de Estado**

Esta rubrica inclui o empréstimo remunerado por parte do Estado Português no montante de 1,2 mil milhões de Euros, distribuídos em 7 tranches até 30 de dezembro de 2020 (ver Nota introdutória).

→ **Empréstimos bancários**

Esta rubrica inclui 144,8 milhões Euros referente a um financiamento com um sindicato de bancos. De acordo com as condições estabelecidas no Contrato de Compra de Ações, complementado com o contrato de Reestruturação e Monitorização da dívida do Grupo TAP, referido na Nota 1, a 30 de junho de 2017,

a dívida bancária foi reestruturada, sendo as principais alterações relacionadas com as maturidades e condições dos financiamentos, nomeadamente a taxa de juro e *spread* aplicável.

Em 23 de dezembro de 2019 e 12 de fevereiro de 2020, a TAP S.A. efetuou um reembolso antecipado voluntário referente a um financiamento com um sindicato de Bancos Portugueses no montante de 47,5 milhões de Euros e 133,6 milhões de Euros, respetivamente. Na sequência do primeiro reembolso voluntário referido, deixou de ser necessário proceder ao apuramento do Rácio Net Debt/EBITDAR para efeitos deste financiamento.

Adicionalmente, a rubrica empréstimos bancários inclui dois financiamentos com uma instituição de crédito nacional, no montante de 92,3 milhões de Euros, e um financiamento de uma instituição financeira luxemburguesa no montante de 18,8 milhões de Euros.

#### → **Empréstimos obrigacionistas**

A TAP SA emitiu uma emissão obrigacionista por oferta particular, totalmente subscrita a 14 de janeiro de 2019, no valor de 137,2 milhões de Euros e com vencimento a 2034. O cumprimento do pagamento do valor subscrito e dos respetivos juros beneficia, de uma garantia do banco depositário constituída pelo emissor para um propósito específico (apresentado no Balanço como uma dedução à dívida financeira bruta) e de garantias adicionais sobre os direitos contratuais que não afetam nenhum ativo reconhecido na posição financeira do Grupo.

A TAP SA fez uma oferta publica de obrigações de 4 anos com uma taxa de juros fixa de 4,375% anual, no valor de 200 milhões de Euros, denominada Obrigações “TAP 2019-2023”. A emissão, liquidação financeira e física da transação, bem como a admissão à negociação das obrigações, ocorreu a 24 de junho de 2019 na Euronext Lisboa.

Em dezembro de 2019, a TAP SA também realizou uma oferta de obrigações a 5 anos, com a taxa de juro fixa de 5,625% anual, no montante de 375 milhões de Euros, denominada “TAP 2019-2024 Bonds”. A emissão, liquidação financeira e física da transação, bem como a admissão à negociação das obrigações, ocorreu em 2 de dezembro de 2019.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, todos os empréstimos estão denominados em Euros.

#### → **Passivos de locação com opção de compra**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os passivos de locação com opção de compra (acrescidos de gastos com juros e deduzidos de encargos iniciais), respeitam essencialmente a aeronaves e reatores.

As locações com opção de compra estão denominadas nas seguintes moedas:

	2020	2019
Passivos de locação em EUR	106.621.809	110.860.628
Passivos de locação em USD	331.957.182	164.032.127
	<b>438.578.991</b>	<b>274.892.755</b>

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os passivos de locação com opção de compra, por maturidade, decompõem-se como segue:

	2020	2019
Até 1 ano	41.343.310	35.885.034
1 a 2 anos	45.618.373	28.104.033
2 a 3 anos	47.564.335	29.199.225
3 a 4 anos	49.804.162	30.300.751
4 a 5 anos	51.561.853	31.377.105
Superior a 5 anos	202.686.958	120.026.607
	<b>438.578.991</b>	<b>274.892.755</b>

#### → Passivos de locação sem opção de compra

A rubrica de Passivos de locação sem opção de compra refere-se essencialmente a pagamentos não canceláveis de contratos de locação, que variam até 14 anos e podem ser estendidos por vontade expressa das partes contratantes, que são reconhecidos na demonstração consolidada da posição financeira a partir de 1 de janeiro de 2019 com a adoção do IFRS 16.

Em 31 de dezembro de 2020, existem 66 aeronaves, 18 motores em contratos de locação sem opção de compra e 21 aeronaves em ACMI (conforme Nota 4).

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os passivos de locação sem opção de compra, por maturidade, são detalhados da seguinte forma:

	2020	2019
Até 1 ano	427.266.305	426.685.786
1 a 2 anos	309.723.157	366.503.715
2 a 3 anos	223.928.336	284.950.720
3 a 4 anos	181.756.599	214.759.116
4 a 5 anos	166.862.717	178.078.585
Superior a 5 anos	729.103.238	807.700.564
	<b>2.038.640.352</b>	<b>2.278.678.486</b>

Os passivos com locações sem opção de compra estão determinados maioritariamente em USD.

→ **Financial covenants**

Os *financial covenants* constantes dos contratos de *leasing* e financiamento são os usuais em operações desta natureza, incluindo disposições como obrigatoriedade de manutenção da atividade como operador aéreo, compromissos de fornecimento periódico de informação financeira disponível, bem como, no caso específico de *leasings* sem opção de compra, obrigações de caráter operacional relativas a registos nas entidades oficiais, informações relativas às aeronaves em *leasing*, estrito cumprimento de toda a regulamentação, procedimentos definidos pelas autoridades, entre outros.

Adicionalmente, na sequência da reestruturação da dívida financeira acima referida e emissão dos empréstimos obrigacionistas, foram assumidos compromissos de acompanhamento da *performance* financeira do Grupo TAP, através da análise e cumprimento de determinados rácios relacionados com as demonstrações financeiras consolidadas do Grupo TAP, nomeadamente, com os capitais próprios, EBITDAR, *Net Debt*/EBITDAR e dívida financeira líquida não garantida e valor mínimo de caixa e seus equivalentes não restritos. Estes rácios pretendem acompanhar a situação financeira do Grupo TAP e aferir a sua capacidade para garantir o serviço da dívida.

Em virtude da pandemia do COVID-19 e da consequente deterioração do EBITDAR com a quebra de atividade nos meses de 2020, o Grupo incumpriu determinados *covenants* financeiros, nomeadamente os referentes à manutenção de Capitais Próprios e ao cumprimento do rácio Dívida Líquida Ajustada/EBITDAR conforme fixados em determinados financiamentos.

Relativamente ao Financiamento sindicado dos Bancos Portugueses no montante em dívida de 141,4 milhões de Euros a 31 de dezembro de 2020, foram obtidos em 2020 os *waivers* dos Bancos relativamente ao cumprimento dos *covenants* financeiros referentes ao valor mínimo de Capitais Próprios consolidado (ajustado) e da Dívida Líquida Financeira Não Garantida / EBITDAR ajustado da TAP SGPS até ao final de 2020.

Relativamente à emissão de obrigações por oferta particular colocada junto de investidores institucionais estrangeiros no montante de 114,5 milhões de Euros a 31 de dezembro de 2020, o *covenant* financeiro do rácio Dívida Líquida Ajustada/EBITDAR terá por referência as demonstrações financeiras a 31 de dezembro de 2020 e o seu cumprimento será aferido na data de publicação das contas.

Dado o valor do rácio com referência a 31 de dezembro ser superior ao limite contratual acordado, à luz das normas internacionais de contabilidade e de relato financeiro, o Grupo reclassificou a dívida para Passivo Corrente.

A esta data, está previsto obter o *waiver* no período permitido.

Relativamente à oferta pública de obrigações de 4 anos denominada Obrigações “TAP 2019-2023” no montante de 200 milhões de Euros a 31 de dezembro de 2020, o *covenant* financeiro do rácio Dívida

Líquida Ajustada/EBITDAR tem por referência as demonstrações financeiras a 31 de dezembro de 2020 e o seu incumprimento poderá ser sanado após a aprovação das presentes demonstrações financeiras em Assembleia Geral.

Dado o valor do rácio, com referência a 31 de dezembro, ser superior ao limite contratual acordado, à luz das normas internacionais de contabilidade e de relato financeiro, o Grupo reclassificou a dívida para Passivo Corrente.

A esta data, está em curso o processo de obtenção do *waiver* dentro do período permitido.

#### → Reconciliação dos fluxos de caixa de financiamento

A evolução dos passivos remunerados e dos passivos de locação com opção de compra e a sua reconciliação com a demonstração consolidada dos fluxos de caixa é a seguinte:

	Divida bancária remunerada	Locações com opção de compra	Locações sem opção de compra	Total
<b>1 de janeiro de 2019</b>	<b>643.970.125</b>	<b>131.969.705</b>	<b>1.166.735.189</b>	<b>1.942.675.019</b>
Recebimentos	702.045.778	77.014.133	-	779.059.911
Pagamentos	(300.795.483)	(45.946.992)	(416.511.444)	(763.253.919)
Novos contratos de locação	-	110.096.089	1.446.876.344	1.556.972.433
Variação cambial	-	2.173.980	132.914.593	135.088.573
Outros	38.182.067	(414.158)	(51.336.196)	(13.568.287)
<b>31 de dezembro de 2019</b>	<b>1.083.402.487</b>	<b>274.892.757</b>	<b>2.278.678.486</b>	<b>3.636.973.730</b>
Recebimentos	1.225.011.144	16.311.909	-	1.241.323.053
Pagamentos	(226.677.585)	(50.722.069)	(245.986.517)	(523.386.171)
Novos contratos de locação	-	248.238.399	159.316.917	407.555.316
Variação cambial	270.102	(39.493.270)	(160.876.996)	(200.100.164)
Outros	69.803.106	(10.648.735)	7.508.462	66.662.833
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>2.151.809.254</b>	<b>438.578.991</b>	<b>2.038.640.352</b>	<b>4.629.028.597</b>

A cedência contratual dos contratos de locação resulta dos novos contratos de frota, nos quais a TAP S.A. cedeu totalmente a sua posição contratual ao *lessor*. Como tal, não existirá nenhum exfluxo no futuro.

## 20 Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2020	2019
Acréscimos de gastos	185.162.637	267.846.567
Fornecedores	69.627.086	159.050.253
<i>Swaps jet fuel</i> (Nota 23)	42.896.210	-
Adiantamentos de clientes	548.038	780.485
Outros	88.281.828	144.041.311
	<b>386.515.799</b>	<b>571.718.616</b>

→ **Fornecedores**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Fornecedores apresenta a seguinte composição:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Fornecedores - faturas em receção e conferência	32.613.419	91.653.315
Fornecedores - conta corrente	30.461.814	43.124.554
Fornecedores - Entidades relacionadas (Nota 38)	6.551.853	24.272.384
	<b>69.627.086</b>	<b>159.050.253</b>

A diminuição ocorrida nesta rubrica resulta essencialmente da redução da contratação do fornecimento de serviços como consequência do impacto do COVID-19 na atividade do Grupo, complementada com as medidas de gestão de tesouraria negociadas com os fornecedores.

→ **Acréscimos de gastos**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de acréscimos de gastos decompõe-se como segue:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Remunerações a liquidar	99.823.149	104.486.573
Combustíveis de avião e licenças e emissão CO2	25.784.370	55.014.529
Seguros a liquidar	12.442.894	4.828.488
Trabalhos especializados	8.278.771	7.877.443
Partes relacionadas (Nota 38)	6.839.784	2.152.649
Assistência por terceiros	6.146.494	5.200.894
Taxas de navegação	5.546.989	13.777.851
Encargos especiais da atividade de venda	3.661.684	11.340.873
Remunerações - pessoal navegante	2.857.144	23.985.431
Outros acréscimos de gastos	13.781.358	39.181.836
	<b>185.162.637</b>	<b>267.846.567</b>

A diminuição verificada na generalidade das rubricas está associada à quebra da atividade, como resultado da pandemia COVID-19.

Os encargos especiais da atividade de venda referem-se a comissões atribuídas a agentes em função da receita voada do período obtida por este canal.

## Outros

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de Outros decompõe-se como segue:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Taxas e impostos a pagar	63.835.545	116.644.678
Fornecedores de imobilizado	4.577.042	12.648.319
Indemnizações de acidentes de trabalho	859.724	936.699
Pessoal	359.685	831.461
Partes relacionadas (Nota 38)	13.551	929.836
Outras contas a pagar	18.636.281	12.050.318
	<b>88.281.828</b>	<b>144.041.311</b>

A rubrica de taxas e impostos a pagar refere-se, essencialmente, a valores a pagar a diversas entidades, relacionados com taxas cobradas aos clientes nos bilhetes emitidos. A variação face a 31 de dezembro de 2019 decorre da redução de atividade verificada no exercício de 2020 decorrente do COVID-19.

## 21 Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de outros passivos correntes respeita, essencialmente, a:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Ganhos diferidos	53.523.983	55.823.690
Estado	20.514.616	38.989.195
	<b>74.038.599</b>	<b>94.812.885</b>

### → Ganhos diferidos

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de ganhos diferidos decompõe-se como segue:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Programa de fidelização de clientes	52.619.203	46.664.431
Subsídios ao investimento	586.194	276.787
Partes relacionadas (Nota 38)	317.066	359.021
Outros ganhos diferidos	1.520	8.523.451
	<b>53.523.983</b>	<b>55.823.690</b>

No âmbito da aplicação da IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “TAP Miles&Go”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha. O aumento desta rubrica resulta da menor utilização de milhas ocorrida após março de 2020 bem como pelo facto do Grupo ter prorrogado em 12 meses a validade das milhas atribuídas a clientes, em resultado da pandemia COVID-19.

→ **Estado**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os saldos desta rubrica detalham-se como segue:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares - IRS	10.680.153	18.162.559
Contribuição para a Segurança Social	9.447.787	20.791.154
Outros	386.676	35.482
	<b>20.514.616</b>	<b>38.989.195</b>

A variação do saldo a liquidar ao Estado resulta, por um lado, da redução do quadro do pessoal e, por outro lado, do impacto do facto do pagamento de subsídio de Natal referente ao exercício de 2020 ter sido efetuado em dezembro 2020, enquanto que o pagamento do subsídio de Natal referente ao exercício de 2019 foi efetuado em janeiro 2020.

## **22 Documentos pendentes de voo**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica pendentes de voo respeita ao montante da responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados, era a seguinte:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Passageiros	319.340.615	470.833.484
<i>Voucher</i>	282.488.168	9.497.376
Carga	160.500	431.617
	<b>601.989.283</b>	<b>480.762.477</b>

Decorrente da redução significativa da atividade após abril de 2020 e do cancelamento de voos impostos ao sector da aviação e ao Grupo, os documentos pendentes de voo em 31 de dezembro de 2020 incluem montantes significativos referentes a voos não realizados até essa data, mantendo o Grupo a sua responsabilidade pela prestação do serviço no futuro ou pelo reembolso nos termos contratuais. Importa ainda salientar que, os montantes incluídos na rubrica pendentes de voo incluem *vouchers* e bilhetes não voados de voos cancelados.

## **23 Instrumentos financeiros derivados**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o Grupo tinha negociado instrumentos financeiros derivados, relativos a *swaps de jet fuel*.

A política de cobertura de risco do Grupo tem como objetivo cobrir cerca de 50% do consumo estimado de *jet fuel* para os 12 meses seguintes, podendo cobrir a sua exposição para prazos até 24 meses, dependendo das condições de mercado. Porém, em resultado da pandemia COVID-19, iniciada em março de 2020, a atividade do Grupo foi abruptamente interrompida, alterando de forma significativa as



estimativas de consumo de *jet fuel* para os meses seguintes. Neste enquadramento foram revistas as premissas para efeitos da contabilidade de cobertura dos derivados de *jet fuel* entretanto celebrados, tendo-se concluído pela existência de excesso de cobertura.

Em 31 de dezembro de 2020 foram registados, em resultados financeiros, aproximadamente 165 milhões de Euros de custos referentes a derivados que não cumprem os requisitos de contabilidade de cobertura, dos quais 151,4 milhões de Euros são referentes a contratos que já terminaram (145,0 milhões de Euros já se encontram liquidados). Os remanescentes 13,6 milhões de Euros referem-se ao justo valor dos derivados ainda em aberto a 31 de dezembro de 2020 sem expectativa de consumo durante 2021.

Para os contratos em que foi possível assegurar o cumprimento dos requisitos da contabilidade de cobertura foram registados em 31 de dezembro de 2020, na rubrica de Reservas no Capital próprio, um montante de aproximadamente 29 milhões de Euros referentes à variação de justo valor dos derivados ainda em aberto a esta data.

Em 31 de dezembro de 2020 o Grupo tinha contratado derivados sobre 405.000 toneladas de *jet fuel* cujo valor de mercado a essa data era negativo em 42.896 milhares de Euros e com maturidades entre janeiro e dezembro de 2021.

## 24 Relato por Segmentos

Foram identificados os seguintes segmentos operacionais: transporte aéreo e manutenção. Os resultados de cada segmento correspondem àqueles que lhe são diretamente atribuíveis, bem como os que, numa base razoável, lhes podem ser atribuídos. As atividades agregadas em “Outros” não qualificam para relatar separadamente.

A informação financeira, por segmentos de negócio, em 31 de dezembro de 2020 e 2019, analisa-se como segue:

	2020				2019			
	Transp. Aéreo	Manutenção e engenharia	Outros	Total	Transp. Aéreo	Manutenção e engenharia	Outros	Total
Rendimentos e ganhos operacionais	978 937 275	72 174 412	9 072 679	1 060 184 366	3 070 330 492	218 915 522	9 507 512	3 298 753 526
Resultados operacionais	(890 957 336)	(1 751 838)	(72 053 297)	(964 762 471)	15 679 547	44 783 638	(13 281 660)	47 181 525
Resultados financeiros líquidos externos	(210 058 959)	(5 375 876)	-	(215 434 835)	(174 516 441)	1 621 983	-	(172 894 458)
Imposto sobre o rendimento	(49 795 708)	(23 654)	(239 108)	(50 058 470)	37 304 221	(10 127 209)	2 898 488	30 075 500
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>(1 150 812 003)</b>	<b>(7 151 368)</b>	<b>(72 292 405)</b>	<b>(1 230 255 776)</b>	<b>(121 532 673)</b>	<b>36 278 412</b>	<b>(10 383 172)</b>	<b>(95 637 433)</b>

O Grupo não apresenta ativos e passivos segmentais tendo em consideração que esta informação não é apresentada ao principal responsável pela tomada de decisões operacionais.

A rubrica Rendimentos e ganhos operacionais no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é como segue:

	2020				
	Passagens	Manutenção	Carga e Correio	Outros	Total
Rédito					
Vendas	-	1.704.737	-	39.642	1.744.379
Serviços prestados	848.373.665	66.173.742	125.689.785	6.589.277	1.046.826.469
Outros rendimentos	-	-	-	11.613.518	11.613.518
	<b>848.373.665</b>	<b>67.878.479</b>	<b>125.689.785</b>	<b>18.242.437</b>	<b>1.060.184.366</b>

	2019				
	Passagens	Manutenção	Carga e Correio	Outros	Total
Rédito					
Vendas	-	1.788.321	-	103.196	1.891.517
Serviços prestados	2.914.005.095	209.500.930	137.392.757	9.582.392	3.270.481.174
Outros rendimentos	-	-	-	26.380.835	26.380.835
	<b>2.914.005.095</b>	<b>211.289.251</b>	<b>137.392.757</b>	<b>36.066.423</b>	<b>3.298.753.526</b>

As vendas e serviços prestados por mercado e por área geográfica no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 são como segue:

	2020					2019				
	Passagens	Manutenção	Carga e Correio	Outros	Total	Passagens	Manutenção	Carga e Correio	Outros	Total
Continente e ilhas	72 971 361	10 713 779	5 327 783	5 638 591	94 651 514	226 759 827	18 589 560	8 414 999	6 421 420	260 185 806
Europa	305 647 595	47 764 393	5 660 041	637 291	359 709 320	1 190 760 336	140 237 733	12 641 723	2 265 914	1 345 905 706
Atlântico Sul	228 176 751	7 999 118	62 259 383	168 900	298 604 152	743 871 104	637 436	73 612 870	443 699	818 565 109
Atlântico Norte	117 282 054	124 641	26 787 305	71 325	144 245 325	403 933 173	45 985 248	25 087 134	239 344	475 244 899
Atlântico Médio	2 639 897	-	949 238	1 067	3 590 202	15 268 757	5	1 349 884	8 982	16 627 628
África	119 006 915	133 803	17 439 852	109 402	136 689 972	314 705 283	650 141	16 214 388	287 559	331 857 371
Outros	2 649 092	1 142 745	7 286 183	2 343	11 080 363	18 706 615	5 189 128	71 759	18 670	23 986 172
	<b>848 373 665</b>	<b>67 878 479</b>	<b>125 689 785</b>	<b>6 628 919</b>	<b>1 048 570 848</b>	<b>2 914 005 095</b>	<b>211 289 251</b>	<b>137 392 757</b>	<b>9 685 588</b>	<b>3 272 372 691</b>

## 25 Outros rendimentos

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Outros rendimentos é detalhada como segue:

	2020	2019
Serviços prestados	6.589.277	9.582.392
Rendas e sublocações	2.691.928	3.596.659
Material de armazém recuperado	2.226.856	4.554.793
Subsídios à exploração	1.302.392	2.188.306
Publicidade	439.481	2.190.204
Ganhos em ativos fixos tangíveis	132.470	7.686.635
Comissão de vendas a bordo	-	674.222
Outros rendimentos suplementares	4.860.033	5.593.212
	<b>18.242.437</b>	<b>36.066.423</b>

## 26 Gastos por natureza

Durante os exercícios de 2020 e 2019, os gastos operacionais por natureza são como segue:

	2020	2019
Custos operacionais de tráfego	350.750.131	807.340.162
Combustível para aeronaves	260.455.413	789.677.244
Custos comerciais, marketing e comunicação	69.204.310	153.171.796
Custo dos materiais consumidos	40.283.352	141.326.887
Gastos com manutenção de aeronaves	24.426.407	56.127.269
	<b>745.119.613</b>	<b>1.947.643.358</b>

### → Combustível para aeronaves

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Combustível para aeronaves tem o seguinte detalhe:

	2020	2019
Combustíveis de avião		
Consumos	209.187.470	767.805.180
Derivado de <i>jet fuel</i>	51.031.791	(511.413)
Licenças emissão CO2	236.152	22.383.477
	<b>260.455.413</b>	<b>789.677.244</b>

A redução nos gastos de combustível de aeronaves deve-se ao efeito combinado da redução das quantidades consumidas e da diminuição do preço médio do combustível.

A redução nas licenças de emissão de CO2 deve-se principalmente à diminuição das quantidades emitidas.

### → Custos operacionais de tráfego

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Custos operacionais de tráfego tem o seguinte detalhe:

	2020	2019
Serviços de handling	80.528.273	203.686.746
Irregularidades operacionais	74.037.705	70.319.848
Taxas de navegação aérea	56.350.714	166.324.400
Taxas de aterragem	37.961.801	107.348.423
Despesas a bordo	37.788.230	107.359.237
Alojamento e alimentação nas escalas	15.217.039	35.503.538
Encargos com bagagem, carga e correio	13.715.246	23.246.687
Facilidades aeroportos	11.989.507	31.431.922
Taxas de controlo de tráfego aéreo	10.819.392	27.960.894
Fretamentos aviões	4.884.267	10.189.737
Despesas em terra com passageiros classe executiva	3.095.602	13.428.385
Outros custos operacionais de tráfego	4.362.355	10.540.345
	<b>350.750.131</b>	<b>807.340.162</b>

A redução ocorrida na maioria das rubricas resulta essencialmente da redução da atividade do Grupo no decorrer da pandemia COVID-19.

De salientar que na rubrica de irregularidades operacionais estão considerados 37,8 milhões de Euros referentes à majoração atribuída aquando da emissão de vouchers como forma de compensação por bilhetes não voados e não reembolsados (Nota 22).

→ **Gastos com manutenção de aeronaves**

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Gastos com manutenção de aeronaves tem o seguinte detalhe:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Subcontratação de manutenção de equipamento de voo TAP	15.761.623	27.984.663
Inventários consumidos	8.664.784	28.142.606
	<b>24.426.407</b>	<b>56.127.269</b>

A rubrica de gastos com a manutenção de aeronaves respeita aos gastos de manutenção recorrente, incluindo de linha, da frota TAP. A variação verificada é consequência da redução significativa na atividade de manutenção.

→ **Custos dos materiais consumidos**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Custos dos materiais consumidos tem o seguinte detalhe:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Inventários consumidos e vendidos	27.445.756	112.524.874
Subcontratação de manutenção de equipamento de voo de terceiros	12.837.596	28.802.013
	<b>40.283.352</b>	<b>141.326.887</b>

A variação verificada é consequência da redução significativa na atividade de manutenção para terceiros no decorrer da pandemia COVID-19.

→ **Custos comerciais, *marketing* e comunicação**

A rubrica Custos comerciais, de *marketing* e comunicação, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, apresenta a seguinte composição:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Comissões	22.641.245	44.737.219
<i>Booking fees</i>	19.602.077	45.394.158
Publicidade	13.443.651	24.085.053
Encargos especiais de venda - transporte aéreo	9.496.200	29.180.723
Trabalhos especializados	3.935.475	9.322.059
Outros gastos comerciais, <i>marketing</i> e comunicação	85.662	452.584
	<b>69.204.310</b>	<b>153.171.796</b>

A redução ocorrida na maioria das rubricas resulta essencialmente da redução da atividade do Grupo no decorrer da pandemia COVID-19.

**27 Custos com o pessoal**

A rubrica Custos com o pessoal, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, teve o seguinte detalhe:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Remunerações fixas	252.698.644	339.380.013
Encargos sobre remunerações	64.823.282	111.154.146
Remunerações variáveis	54.267.178	176.259.664
Outros seguros de pessoal	17.583.045	13.492.936
Custos de ação social	8.615.083	11.193.138
Seguro de acidentes de trabalho	8.268.406	8.536.803
Comparticipação de refeições	4.704.525	6.022.685
Benefícios pós-emprego (Nota 17)	3.693.285	6.751.678
Instrução e recrutamento de pessoal	3.073.878	3.231.638
Uniformes e trajes de trabalho	815.192	1.738.801
Outros gastos com o pessoal	1.177.445	874.198
	<b>419.719.963</b>	<b>678.635.700</b>

A diminuição verificada em 31 de dezembro de 2020 face a 2019 na rubrica Gastos com o pessoal decorre, essencialmente, da redução da atividade do Grupo em resultado da pandemia COVID-19, em especial no que respeita à redução ao nível das remunerações variáveis no montante de cerca de 121 milhões de Euros e à adesão ao regime de *lay-off* com impactos ao nível da redução das remunerações fixas e dos encargos sociais sobre remunerações no montante de cerca de 127 milhões de Euros (Nota 1.1.4).

As remunerações atribuídas aos Órgãos Sociais e restantes gastos com pessoal, em 2020 e 2019, foram como segue:

	2020	2019
Remunerações		
Pessoal	419.685.792	678.593.700
Órgãos sociais (*)	34.171	42.000
	<b>419.719.963</b>	<b>678.635.700</b>

(\*) Esta rubrica inclui exclusivamente as remunerações relativas ao Conselho fiscal, sendo que os remanescentes Órgãos sociais se encontram a ser remunerados na TAP SGPS.

Durante 2020 e 2019, o número médio de colaboradores ao serviço do Grupo e todas as suas subsidiárias foi 8.869 e 8.939, respetivamente:

	2020	2019
<b>Sede</b>		
Pessoal Navegante de Cabine	3.411	3.561
Pessoal Manutenção e Engenharia	1.844	1.848
Pessoal de Terra	1.902	1.880
Pessoal Navegante Técnico	1.355	1.274
<b>Representações</b>		
Brasil	103	99
Estados Unidos	41	42
Espanha	35	33
França	22	29
Angola	23	27
Alemanha	20	24
Itália	25	25
Reino Unido / Irlanda	21	21
Venezuela	7	8
Suíça	4	4
Bélgica / Luxemburgo	1	3
Outras	55	61
	<b>8.869</b>	<b>8.939</b>

## 28 Imparidades de contas a receber, inventários e provisões

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica Imparidades de contas a receber, inventários e provisões teve o seguinte detalhe:

	2020	2019
Imparidade de inventários (Nota 11)	(5.263.395)	430.351
Imparidade de contas a receber (Nota 10)	(26.576.051)	(3.384.029)
Provisões (Nota 18)	(12.234.448)	2.958.327
	<b>(44.073.894)</b>	<b>4.649</b>

## 29 Outros gastos

A rubrica Outros gastos, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, teve o seguinte detalhe:

	2020	2019
Trabalhos especializados e subcontratos	69.267.498	77.264.939
Rendas e alugueres	11.237.787	7.407.952
Comunicação	8.617.367	11.261.956
Conservação e reparação de outros ativos	8.274.834	13.394.138
Seguros	3.821.607	3.470.673
Transporte de mercadorias	3.256.629	5.131.519
Honorários	3.243.105	3.599.154
Vigilância e segurança	2.746.389	3.571.487
Deslocações e estadas	2.045.027	4.015.568
Limpeza, higiene e conforto	1.995.621	1.635.589
Eletricidade	1.761.900	2.070.798
Livros e documentação técnica	1.735.101	2.038.435
Impostos	677.044	1.712.864
Outros gastos operacionais	6.315.670	7.493.160
	<b>124.995.579</b>	<b>144.068.232</b>

A rubrica Rendas e alugueres inclui contratos de locação de curta duração relativos, essencialmente, a escritórios e *software* no montante de 9,4 milhões de Euros.

## 30 Reestruturação

A rubrica Reestruturação, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, teve o seguinte detalhe:

	2020	2019
Provisão reestruturação (Nota 18)	93.197.493	-
Indemnizações ao pessoal	1.956.480	2.947.281
Pré-reformas (Nota 17)	932.552	2.035.816
	<b>96.086.525</b>	<b>4.983.097</b>

O montante de 93 milhões de Euros decorre do Plano de Reestruturação em curso no Grupo (ver Nota 1.1.3 e Nota Introdutória).

## 31 Outros itens não recorrentes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a rubrica Outros itens não recorrentes, tem o seguinte detalhe:

	2020	2019
Anuidades - Prestações compensatórias Pessoal Navegante	136.058	501.098
Gastos de preservação de aeronaves	10.143.144	-
	<b>10.279.202</b>	<b>501.098</b>

→ **Gastos de preservação de aeronaves**

A 31 de dezembro de 2020 os gastos de preservação de aeronaves respeitam aos gastos não recorrentes suportados em resultado da manutenção das aeronaves que estão paradas decorrente da pandemia COVID-19.

Dado o seu enquadramento e natureza, as referidas situações foram consideradas pelo Conselho de Administração como não recorrentes no contexto das presentes demonstrações financeiras.

**32 Depreciações, amortizações e perdas por imparidade**

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a rubrica depreciações, amortizações e perdas por imparidade decompõe-se como segue:

	2020	2019
<b>Depreciações de ativos fixos tangíveis (Nota 4)</b>		
Edifícios e outras construções	5.522.652	5.431.247
Equipamento básico	74.527.228	62.424.035
Equipamento de transporte	45.302	54.293
Ferramentas e utensílios	796.512	697.722
Equipamento administrativo	1.330.473	1.544.262
Outros ativos fixos tangíveis	282.060	342.795
	<b>82.504.227</b>	<b>70.494.354</b>
<b>Direito de uso de ativos (Nota 4)</b>		
Edifícios e outras construções	710.226	714.284
Equipamento básico	485.670.496	393.181.811
Equipamento de transporte	277.953	254.838
	<b>486.658.675</b>	<b>394.150.933</b>
<b>Amortizações de ativos intangíveis (Nota 6)</b>		
Programas de computador	12.785.212	8.359.097
	<b>12.785.212</b>	<b>8.359.097</b>
<b>Perdas por imparidade em ativos tangíveis (Nota 4)</b>		
Equipamento básico	2.723.947	2.740.781
<b>Total</b>	<b>584.672.061</b>	<b>475.745.165</b>

Tendo em consideração a antecipação de entrega aos *lessors* de 2 aeronaves em regime de locação sem opção de compra, contratualizada no final de 2020 no âmbito do impacto da pandemia COVID-19, foram reconhecidas, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, depreciações não previstas decorrentes de perdas na sua recuperabilidade, no valor de 37.588 milhares de Euros, decomposto entre depreciações de rendas, manutenções, reservas de manutenção e *redelivery*.



### 33 Resultados financeiros

A rubrica resultados financeiros no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 tem o seguinte detalhe:

	2020	2019
Juros suportados	(74.730.846)	(39.523.075)
Juros relacionados com contratos de locação sem opção de compra	(157.927.401)	(119.769.279)
Outros custos e perdas financeiros	(13.170.305)	(26.138.790)
<b>Juros e gastos similares suportados</b>	<b>(245.828.552)</b>	<b>(185.431.144)</b>
Juros obtidos	33.566.552	33.820.521
<b>Juros e rendimentos similares obtidos</b>	<b>33.566.552</b>	<b>33.820.521</b>
Diferenças de câmbio líquidas	162.108.338	(21.283.835)
<b>Diferenças de câmbio líquidas</b>	<b>162.108.338</b>	<b>(21.283.835)</b>
Gastos <i>overhedge</i> (Nota 23)	(165.281.173)	-
<b>Gastos <i>overhedge</i></b>	<b>(165.281.173)</b>	<b>-</b>
<b>Total</b>	<b>(215.434.835)</b>	<b>(172.894.458)</b>

As diferenças cambiais favoráveis ocorridas no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 decorreram, essencialmente, da desvalorização do dólar e do real.

O aumento dos juros suportados em 31 de dezembro de 2020 deve-se, essencialmente, ao aumento da dívida, nomeadamente decorrente do empréstimo do apoio de Estado, bem como aos contratos de locação.

### 34 Imposto sobre o rendimento

A rubrica Imposto sobre o rendimento em 31 de dezembro de 2020 e 2019 tem o seguinte detalhe:

	2020	2019
Imposto diferido (Nota 9)	49.961.866	(30.335.538)
Imposto corrente (Nota 12)	146.212	354.236
Insuficiência/(excesso) de estimativa de imposto	(49.608)	(94.198)
	<b>50.058.470</b>	<b>(30.075.500)</b>

O apuramento de imposto é feito na esfera das contas individuais da TAP SA preparadas de acordo com as disposições do Sistema de Normalização Contabilística (SNC).

A reconciliação da taxa de Imposto sobre o rendimento no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é como segue:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Resultado antes de impostos	(1.180.197.306)	(125.712.933)
Taxa nominal de imposto	21,0%	21,0%
Imposto esperado	(247.841.434)	(26.399.716)
Diferenças permanentes	47.077.024	(3.935.822)
Prejuízo fiscal sem imposto diferido associado	250.726.276	-
Tributação autónoma	146.212	354.236
Insuficiência/(excesso) de estimativa de imposto	(49.608)	(94.198)
	<b>50.058.470</b>	<b>(30.075.500)</b>
Taxa efetiva de imposto	(4%)	24%

Em 31 de dezembro de 2020, as diferenças permanentes resultam essencialmente de provisões e imparidades que foram acrescidas para efeitos de apuramento do resultado fiscal, nomeadamente, a provisão para reestruturação (Nota 18), a provisão para indemnizações a passageiros que se encontram a ser processadas pelo Grupo (Nota 18) e as perdas por imparidade das contas a receber relativas à TAP ME Brasil (Nota 10), tendo em conta o facto do Grupo não ter perspetiva da sua recuperação futura.

### **35 Resultados por ação**

Não existem instrumentos financeiros convertíveis sobre as ações da TAP S.A., pelo que não existe diluição de resultados. O detalhe dos resultados por ação para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é conforme segue:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Resultado atribuível ao acionista da TAP S.A.	(1.230.255.776)	(95.637.433)
Número médio ponderado de ações	8.300.000	8.300.000
Resultado básico e diluído por ação	(148,2)	(11,5)

### **36 Compromissos**

#### **→ Compromissos de compra**

O contrato de aquisição de aeronaves com a Airbus S.A.S. (“Airbus”) para a aquisição de 53 aeronaves (39 A320 NEO *Family* e 14 A330 NEO), inicialmente previstas receber entre 2018 e 2025, foi objeto de renegociação com vista ao diferimento da entrega de algumas das aeronaves dado os impactos da pandemia COVID-19 no sector da aviação comercial. As 2 aeronaves A330NEO não entregues à data, foram objeto de replaneamento de 2022 para 2024. No que se refere às aeronaves A320NEO *Family*, 13 aeronaves inicialmente previstas para entrega no período de 2021-2022 foram objeto de replaneamento para 2025-2027. Este contrato de aquisição decorre da novação à TAP S.A. do contrato de aquisição previamente negociado e assinado entre a Airbus e a DGN Corporation. Até à data, foram celebrados

contratos de cedência de posição contratual com subsequente *leaseback* e contratos de *sale and leaseback* para 16 aeronaves e 3 contratos de locações com opção de compra, integralmente recebidas à data.

Está igualmente em vigor um contrato com a CFM International Inc., S.A. relativo à aquisição de 83 reatores LEAP-A1, incluindo 5 reatores de reserva, que equiparão e servirão a nova frota de aeronaves A320NEO *Family*. De referir, que estes reatores serão adquiridos diretamente pela Airbus, com exceção dos reatores de reserva. Relativamente aos reatores de reserva, dos 5 previstos já foram adquiridos 3.

Decorre ainda dos compromissos assumidos no contrato com a CFM, a aquisição de um reator LEAP *spare* no decorrer de 2021, atualmente previsto para entrega em dezembro 2021, que resulta em pagamento de um *pre-delivery payment* durante o ano.

Firmado contrato com a Rolls-Royce que engloba o suporte de manutenção à totalidade dos reatores TRENT 7000 que equipam as aeronaves A330 NEO. Para 2021 não haverá aquisição de reatores de reserva na medida em que todos os 3 foram adquiridos até 2020.

Decorre ainda dos compromissos assumidos no contrato com a Airbus, referente à entrada futura de aeronaves, o pagamento de 53,3 milhões de Dólares em *pre-delivery payments* durante o ano de 2021.

#### → Outros compromissos

Encontram-se firmados contratos de locação sem opção de compra referentes a 3 aeronaves, cujo valor mínimo das rendas futuras não canceláveis ascende a, aproximadamente, 93 milhões de Euros em 31 de dezembro de 2020.

Decorre dos compromissos assumidos no contrato com a CFM, a aquisição de um reator LEAP *spare* no decorrer do ano de 2022, atualmente previsto para entrega em dezembro 2022, no qual resulta o assumir de compromisso de pagamento de *pre-delivery payment* durante o ano de 2022.

## 37 Contingências

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o Grupo não apresenta ativos contingentes passíveis de divulgação, e os passivos contingentes eram conforme segue:

	2020	2019
Contingências fiscais	864.894	7.574
Contingências civis	8.985.071	7.704.097
Contingências regulatórias	7.636.358	9.291.545
<b>Total</b>	<b>17.486.323</b>	<b>17.003.216</b>

As contingências regulatórias incluem, essencialmente, processos instaurados pelos clientes relativamente às irregularidades da atividade. O Grupo, suportada pela opinião dos Advogados, considerou que um resultado não favorável destes processos não é provável.

### Garantias prestadas

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 as garantias prestadas pelo Grupo decompõem-se como segue:

	2020	2019
<b>Garantias bancárias prestadas pela Sede</b>		
Aeronaves	42.683.205	93.241.143
Combustíveis	814.930	1.540.155
Estado Português - Exploração das linhas dos Açores	1.653.985	1.653.985
Aeroportos	942.643	1.028.088
Tribunal do Trabalho	540.622	521.842
Outras	6.228.452	6.098.452
<b>Garantias bancárias prestadas pelas Representações</b>	<b>2.107.124</b>	<b>2.145.382</b>
	<b>54.970.960</b>	<b>106.229.046</b>

### 38 Partes relacionadas

Durante o exercício de 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 2020.

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

Aeropar	Laso Transportes, SA	Rodoviária do Tejo, S.A.
Atlantic Cargo-Soc.Transportes, S.A.	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	SPdH - Serviços Portugueses de Handling, S.A.
Atlantic Gateway, SGPS	Parública - Participações Públicas, SGPS, S.A.	TAP ME Brasil
Barraqueiro Transportes, S.A.	PGA	TAP SGPS
Cateringpor	RDL - Rodoviária do Lis, Lda.	TAPGER
Cityrama - Viagens e Turismo, S.A.	RDO - Rodoviária do Oeste, Lda	UCS
Estado Português	RNE - Rede Nac. Expressos, Lda	
Eva Transportes, S.A.	Rodo Cargo - Transp. Rodoviário de Mercadorias,S.A.	
Fertagus-Travessia do Tejo Transportes, S.A.	Rodoviária de Lisboa, S.A.	
Frota Azul (Algarve), Lda.	Rodoviária do Alentejo, S.A.	

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. Ver Relatório de Gestão.

Os saldos e transações, com entidades relacionadas em 31 de dezembro de 2020 e 2019, são como segue:

## → Saldos

2020 - Ativos									
	Cientes (Nota 10)	Adiantamentos a fornecedores (Nota 10)	Acréscimos de rendimentos (Nota 10)	Diferimento de gastos a reconhecer (Nota 13)	Imposto sobre o rendimento a receber (Nota 12)	Direito de uso de ativos	Outros devedores (Nota 10)	Imparidade de contas a receber (Nota 10)	Total
Estado Português	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TAP SGPS	70.812	-	810.885	-	291.037	-	874.123.772	-	875.296.506
Azul S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TAPGER	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PGA	1.194.164	-	850.961	1.092.006	-	116.796.416	91.282	-	120.024.829
SPRH	563.580	3.300.000	-	1.471.775	-	-	391.006	-	5.726.361
TAP ME Brasil	14.034.564	39.117	-	6.047.685	-	-	6.686.434	(18.877.760)	7.930.040
Cateringpor	617.784	-	-	-	-	-	1.326.501	-	1.944.285
UCS	732.394	1.000	-	-	-	-	47.371	-	780.765
Grupo Barraqueiro	3.233	-	-	-	-	-	-	-	3.233
	<b>17.216.531</b>	<b>3.340.117</b>	<b>1.661.846</b>	<b>8.611.466</b>	<b>291.037</b>	<b>116.796.416</b>	<b>882.666.366</b>	<b>(18.877.760)</b>	<b>1.011.706.019</b>

2019 - Ativos								
	Cientes (Nota 10)	Adiantamentos a fornecedores (Nota 10)	Acréscimos de rendimentos (Nota 10)	Diferimento de gastos a reconhecer (Nota 13)	Imposto sobre o rendimento a receber (Nota 12)	Direito de uso de ativos	Outras contas a receber correntes (Nota 10)	Total
TAP SGPS	9.082	-	1.563.885	-	539.123	-	835.105.332	837.217.422
Azul S.A.	309.669	-	-	-	-	-	1.562	311.231
TAPGER	615.000	-	-	-	-	-	-	615.000
PGA	-	-	841.051	-	-	211.066.341	22.351	211.929.743
SPRH	966.959	-	3.619.421	1.471.775	-	-	334.512	6.392.667
TAP ME Brasil	14.974.994	2.742.637	-	-	-	-	7.904.991	25.622.622
Cateringpor	268.260	-	-	-	-	-	276.776	545.036
UCS	111.211	1.000	-	1.408.651	-	-	37.544	1.558.406
Aigle Azur Compagnie de Transport Aérien	595.467	-	-	-	-	-	380.096	975.563
Grupo Barraqueiro	2.411	-	-	-	-	-	-	2.411
	<b>17.853.053</b>	<b>2.743.637</b>	<b>6.024.357</b>	<b>2.880.426</b>	<b>539.123</b>	<b>211.066.341</b>	<b>844.063.164</b>	<b>1.085.170.101</b>

2020 - Passivos							
	Fornecedores (Nota 20)	Acréscimos de gastos (Nota 20)	Ganhos diferidos (Nota 21)	Passivos remunerados não correntes (Nota 19)	Passivos remunerados correntes (Nota 19)	Outras contas a pagar correntes (Nota 20)	Total
Estado Português	-	-	-	-	(1 210 825 439)	-	(1 210 825 439)
TAP SGPS	(164 851)	-	-	-	-	-	(164 851)
TAPGER	-	-	-	-	-	-	-
PGA	(3 726 749)	(285 272)	-	(60 475 742)	(70 240 234)	-	(134 727 997)
SPRH	545 840	(1 358 392)	(82 636)	-	-	(82)	(895 270)
TAP ME Brasil	(1 869 803)	(12 552)	-	-	-	-	(1 882 355)
Cateringpor	(876 421)	(5 183 568)	(205 447)	-	-	-	(6 265 436)
UCS	(457 472)	-	(28 983)	-	-	(13 469)	(499 924)
Grupo Barraqueiro	(2 397)	-	-	-	-	-	(2 397)
	<b>(6 551 853)</b>	<b>(6 839 784)</b>	<b>(317 066)</b>	<b>(60 475 742)</b>	<b>(1 281 065 673)</b>	<b>(13 551)</b>	<b>(1 355 263 669)</b>

2019 - Passivos							
	Fornecedores (Nota 20)	Acréscimos de gastos (Nota 20)	Ganhos diferidos (Nota 21)	Passivos remunerados não correntes	Passivos remunerados correntes	Outras contas a pagar correntes (Nota 20)	Total
TAP SGPS	(613.561)	-	-	-	-	-	(613.561)
Azul S.A.	(35.298)	(32.046)	-	-	-	-	(67.344)
PGA	(7.351.988)	(28.254)	-	(121.685.681)	(101.131.623)	(908.189)	(231.105.735)
SPRH	(9.220.206)	(926.001)	(126.510)	-	-	(82)	(10.272.799)
TAP ME Brasil	(1.385.147)	(17.716)	-	-	-	-	(1.402.863)
Cateringpor	(3.550.531)	(995.837)	(203.675)	-	-	-	(4.750.043)
UCS	(1.742.097)	(152.795)	(28.836)	-	-	(21.565)	(1.945.293)
Aigle Azur Compagnie de Transport Aérien	(315.925)	-	-	-	-	-	(315.925)
Grupo Barraqueiro	(57.631)	-	-	-	-	-	(57.631)
	<b>(24.272.384)</b>	<b>(2.152.649)</b>	<b>(359.021)</b>	<b>(121.685.681)</b>	<b>(101.131.623)</b>	<b>(929.836)</b>	<b>(250.531.194)</b>

→ **Transações**

2020							
	Rendimentos operacionais	Gastos operacionais	Depreciações de direito de uso	Juros obtidos	Juros suportados e diferenças de câmbio	Consolidado fiscal	Total
TAP SGPS	-	(1 689 519)	-	32 354 967	-	49 606	30 715 054
Azul S.A.	202 044	(24 437)	-	-	-	-	177 607
TAPGER	-	(133 425)	-	-	-	-	(133 425)
PGA	2 888 762	1 931 163	(78 986 913)	-	(10 725 788)	-	(84 892 776)
SPdH	5 502 691	(43 027 968)	-	-	-	-	(37 525 277)
TAP ME Brasil	576 426	(605 328)	-	-	-	-	(28 902)
Cateringpor	1 420 334	(20 314 928)	-	-	-	-	(18 894 594)
UCS	976 408	(3 978 266)	-	-	-	-	(3 001 858)
Grupo Barraqueiro	1 896	(13 863)	-	-	-	-	(11 967)
	<b>11 568 561</b>	<b>(67 856 571)</b>	<b>(78 986 913)</b>	<b>32 354 967</b>	<b>(10 725 788)</b>	<b>49 606</b>	<b>(113 607 301)</b>

2019							
	Rendimentos operacionais	Gastos operacionais	Depreciações de direito de uso	Juros obtidos	Juros suportados e diferenças de câmbio	Consolidado fiscal	Total
TAP SGPS	-	(4.921.060)	-	30.666.784	(4.734)	(554.450)	25.186.540
Azul S.A.	1.004.782	(302.289)	-	-	-	-	702.493
TAPGER	500.000	-	-	-	-	-	500.000
PGA	2.855.756	(14.099.325)	(92.733.424)	-	(22.386.558)	-	(126.363.551)
SPdH	7.360.975	(104.232.556)	-	-	-	-	(96.871.581)
TAP ME Brasil	455.370	(10.834.815)	-	-	-	-	(10.379.445)
Cateringpor	1.670.672	(54.347.920)	-	-	-	-	(52.677.248)
UCS	988.212	(5.087.905)	-	-	-	-	(4.099.693)
Aigle Azur Compagnie de Transport Aérien	204.614	(741.945)	(6.555.381)	-	(125.485)	-	(7.218.197)
Grupo Barraqueiro	1.759	(154.625)	-	-	-	-	(152.866)
	<b>15.042.140</b>	<b>(194.722.440)</b>	<b>(92.733.424)</b>	<b>30.666.784</b>	<b>(22.516.777)</b>	<b>(554.450)</b>	<b>(271.373.548)</b>

As transações com a SPdH referem-se a serviços de *ground handling* prestados pela SPdH para suporte a aviões, passageiros, bagagem, carga e correio.

Adicionalmente às operações acima mencionadas, o Grupo, 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 não são consideradas partes relacionadas.

Estas transações são realizadas em termos e condições semelhantes aos praticados nos acordos comerciais habitualmente celebrados com outras companhias aéreas. À data de 31 de dezembro de 2020, as referidas Empresas não são consideradas partes relacionadas.

## 39 Ativos e passivos financeiros

A política contabilística descrita na Nota 2.11 foi aplicada de acordo com as categorias apresentadas abaixo:

2020					
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por resultados	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
<b>Ativos</b>					
Outros ativos financeiros	488.730	-	-	-	488.730
Outras contas a receber	1.198.129.068	-	-	9.603.494	1.207.732.562
Caixa e seus equivalentes	518.756.607	-	-	-	518.756.607
<b>Total Ativos</b>	<b>1.717.374.405</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9.603.494</b>	<b>1.726.977.899</b>
<b>Passivos</b>					
Passivos remunerados e locações com opção de compra	-	-	-	(2.590.388.245)	(2.590.388.245)
Passivo locação sem opção de compra	-	-	-	(2.038.640.352)	(2.038.640.352)
Outras contas a pagar	(356.953.596)	(29.014.165)	-	(548.038)	(386.515.799)
<b>Total Passivos</b>	<b>(356.953.596)</b>	<b>(29.014.165)</b>	<b>-</b>	<b>(4.629.576.635)</b>	<b>(5.015.544.396)</b>

2019					
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por resultados	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
<b>Ativos</b>					
Outros ativos financeiros	5.361.386	-	-	-	5.361.386
Outras contas a receber	1.327.860.319	23.966.714	-	52.558.098	1.404.385.131
Caixa e seus equivalentes	426.290.329	-	-	-	426.290.329
<b>Total Ativos</b>	<b>1.759.512.034</b>	<b>23.966.714</b>	<b>-</b>	<b>52.558.098</b>	<b>1.836.036.846</b>
<b>Passivos</b>					
Passivos remunerados e locações com opção de compra	-	-	-	(1.358.295.244)	(1.358.295.244)
Passivo locação sem opção de compra	-	-	-	(2.278.678.486)	(2.278.678.486)
Outras contas a pagar	(570.938.131)	-	-	(780.485)	(571.718.616)
<b>Total Passivos</b>	<b>(570.938.131)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(3.637.754.215)</b>	<b>(4.208.692.346)</b>

As seguintes tabelas apresentam os ativos e passivos mensurados ao justo valor em 31 de dezembro de 2020 e 2019, de acordo com os seguintes níveis de hierarquia de justo valor estabelecidos no IFRS 13:

2020			
	Nível 1	Nível 2	Nível 3
<b>Ativos não financeiros</b>			
Propriedades de investimento	-	1.543.825	-
<b>Passivos financeiros</b>			
Instrumentos financeiros derivados	-	(29.014.165)	-
2019			
	Nível 1	Nível 2	Nível 3
<b>Ativos não financeiros</b>			
Propriedades de investimento	-	2.148.564	-
<b>Ativos financeiros</b>			
Instrumentos financeiros derivados	-	23.966.714	-

**Nível 1:** o justo valor dos instrumentos financeiros é baseado em preços disponíveis em mercados ativos e líquidos à data da posição financeira;

**Nível 2:** o justo valor dos instrumentos financeiros não é determinado com base em preços em mercados ativos, mas através de modelos de avaliação. Os principais inputs destes modelos são informações observáveis no Mercado; e

**Nível 3:** o justo valor dos instrumentos financeiros não é determinado com base em preços em mercados ativos, mas através de modelos de avaliação, cujos inputs principais não são observáveis no mercado.

### Instrumentos financeiros derivados

O justo valor dos instrumentos financeiros derivados é registado na rubrica de Outras contas a pagar quando negativo, e na rubrica de Outras contas a receber quando positivo.

Durante 2020 e 2019, a variação do justo valor dos instrumentos financeiros derivados foi reconhecida no capital próprio ou resultados, tendo em consideração a situação de *overhedge* verificada em 2020 decorrente da redução de atividade provocada pela pandemia COVID-19 (Nota 1.1.3).

O detalhe do justo valor dos instrumentos financeiros derivados é apresentado na Nota 15.

## 40 Custos com revisão legal de contas

Na sequência da deliberação da Assembleia Geral, de 17 de dezembro de 2019, a TAP SA procedeu à alteração do seu Revisor Oficial de Contas, com referência ao exercício a partir de 2019, para a *PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda*.

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os honorários faturados pelos serviços prestados pelo Revisor Oficial de Contas e por outras entidades pertencentes à mesma rede, detalham-se conforme segue:

	2020	2019
Serviços de Revisão Legal de Contas	105.750	80.750
<i>Serviços de Revisão Limitada</i>	75.000	-
Serviços de garantia de fiabilidade e procedimentos acordados	135.500	-
	<b>316.250</b>	<b>80.750</b>

(\*) honorários de relatórios emitidos desde a sua data de nomeação

Os serviços de Revisão Limitada foram efetuados com referência aos meses de março e junho de 2020.

Os serviços de garantia de fiabilidade e procedimentos acordados dizem respeito a trabalhos de validação de despesas/pagamentos no âmbito do auxílio de Estado e pedido de subsídios à União Europeia, bem como validação de rácios financeiros no âmbito de contratos de financiamento.



## 41 Eventos subsequentes

### **Celebração de acordos de emergência com os sindicatos representativos de trabalhadores da TAP, programa de medidas laborais de adesão voluntária e adesão ao *layoff* clássico**

A 14 de janeiro de 2021 foi publicada em Diário da República a Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2021, que declarou a TAP, bem como a Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (“Portugália”) e a Cateringpor – Catering de Portugal, S.A. (“Cateringpor”), em situação económica difícil. Esta Resolução do Conselho de Ministros foi regulamentada através do Despacho n.º 818-A/2021, de 14 de janeiro de 2021 (publicado em Diário da República no dia 19 de janeiro de 2021), que determinou, entre outros, que a TAP, a Portugália e a Cateringpor deveriam dar início, no primeiro trimestre de 2021, ao processo negocial para a revisão ou revogação e substituição dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho de que fossem outorgantes, adaptando aqueles instrumentos à nova realidade competitiva das empresas e do setor onde operam, podendo esse processo negocial ser antecedido de acordos de emergência temporários a ajustar com os sindicatos outorgantes, em alternativa ao regime sucedâneo de fixação de condições de trabalho.

Em conformidade com esta determinação, foi desenvolvido um processo de negociação conjunta, entre sindicatos, administração e o Governo Português, tendo em vista a celebração dos referidos acordos de emergência, procurando-se encontrar uma solução consensual sobre o caminho para viabilizar a reestruturação e recuperação da TAP. A 28 de fevereiro de 2021, a TAP comunicou ao mercado e ao público em geral que este processo tinha sido concluído favoravelmente, tendo todos os sindicatos, que representam uma vasta maioria dos trabalhadores da TAP, ratificado os acordos de emergência negociados (“Acordos de Emergência”).

Os Acordos de Emergência entraram em vigor a 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. Foi também anunciado que os colaboradores da TAP não sindicalizados beneficiam de um regime sucedâneo em tudo igual aos Acordos de Emergência em vigor no grupo profissional respetivo. Assim, a redução salarial aplicada para pessoal de terra e pessoal navegante comercial (PNC) é de 25% durante 4 anos e para pessoal navegante técnico (PNT) é de 50% diminuindo progressivamente até 35% em 4 anos, ambas as reduções apenas aplicáveis ao rendimento acima de 1.330 Euros.

Em paralelo, a TAP desenvolveu um conjunto de medidas laborais de adesão voluntária para os seus colaboradores, que contempla rescisões por mútuo acordo, reformas antecipadas, pré-reformas, trabalho a tempo parcial, licenças sem vencimento e candidaturas à Portugália. Nesta data, ainda que permaneçam alguns casos em análise, houve cerca de 690 adesões ao programa voluntário de medidas laborais, sendo 70% referentes a rescisões por mútuo acordo, 14% a trabalho em tempo parcial, 8% a passagens à situação de reforma, 6% a pré-reformas e 3% a licenças sem retribuição. Estas medidas representam um

redimensionamento de cerca de 630 postos de trabalho, considerando os trabalhadores em tempo parcial. O programa continua em curso com a opção das medidas voluntárias referidas acima, e também com a opção pelo Grupo da adoção de outro tipo de medidas para redimensionamento do Grupo, com o objetivo de atingir a redução de custos previstas no Plano de Reestruturação.

A TAP anunciou ainda que iria recorrer ao *layoff* clássico, nos termos do disposto nos artigos 298.º e seguintes do Código do Trabalho. Neste âmbito, as medidas de redução dos períodos normais de trabalho ou de suspensão de contratos de trabalho tiveram início a 1 de março de 2021 e poder-se-ão prolongar por um período de até 12 meses, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 300.º, n.º 3 do Código do Trabalho. A adesão a este regime será avaliada mensal e individualmente, com vista a identificar se o mesmo deve ser mantido, alterado ou feito cessar, de acordo com as necessidades da Companhia.

### **Acordo SPdH**

Tendo como quadro uma situação de carência de tesouraria da SPdH–Serviços Portugueses de Handling, S.A. (“SPdH”) e para evitar um cenário de disrupção na continuidade dos serviços de assistência em escala prestados à TAP SA, a 19 de março de 2021 a TAP SA adquiriu à SPdH determinados equipamentos, pelo preço global de 6,97 milhões de Euros, tendo simultaneamente alugado os mesmos equipamentos à SPdH até 26 de julho de 2022. Verificadas determinadas circunstâncias, a SPdH pode exercer uma opção de compra sobre os referidos equipamentos até 30 de maio de 2021.

### **CONTABILISTA CERTIFICADO**

João Carlos da Silva Bernardes

### **CONSELHO ADMINISTRAÇÃO**

Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho  
Presidente

Ramiro José Oliveira Sequeira  
Vogal

Alexandra Margarida Vieira Reis  
Vogal

José Manuel Silva Rodrigues  
Vogal



## ***Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria***

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

#### ***Opinião***

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração consolidada da posição financeira em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 4.957.102 milhares de euros e um total de capital próprio negativo de 1.154.252 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 1.230.256 milhares de euros), a demonstração consolidada dos resultados, a demonstração consolidada do rendimento integral, a demonstração consolidada das alterações nos capitais próprios e a demonstração consolidada dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. em 31 de dezembro de 2020 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

#### ***Bases para a opinião***

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

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

---

**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

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.

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

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 consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 10 de junho de 2020, ao auxílio de Estado ao Grupo TAP, sob a forma de um empréstimo no montante até 1,2 mil milhões de euros, (ii) o Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração da TAP SGPS, em 2 de dezembro de 2020, 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) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos (iv) bem como as interações em curso com a Comissão Europeia sobre a adequação do Plano de Reestruturação.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (ii) bem como 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 que venha a ser aprovado.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos atualmente estimados, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

No entanto, tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração da TAP SGPS e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

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

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

### ***Matérias relevantes de auditoria***

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras consolidadas do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras consolidadas como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além da matéria descrita na secção “Incerteza material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

---

**Matérias relevantes de auditoria****Síntese da abordagem de auditoria**

---

**Reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes**

*Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 1.1.3, 2.27, 2.33, 21 e 22 das demonstrações financeiras consolidadas.*

Em 31 de dezembro de 2020, os rendimentos e ganhos operacionais ascendem a 1.060 milhões de euros, os quais correspondem, essencialmente, ao transporte de passageiros. Tal como divulgado na nota 2.27 das demonstrações financeiras consolidadas, no momento da venda do bilhete, o valor é registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2020, ascende a 602 milhões de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido apenas quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração neste caso as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

Tal como divulgado nas notas 2.27 e 2.33 das demonstrações financeiras consolidadas, a rubrica de Documentos pendentes de voo respeita ao saldo de voos não realizados até essa data, correspondendo a uma obrigação de prestação do serviço no futuro ou a uma obrigação de reembolso do valor do bilhete conforme definido nos termos contratuais.

Na sequência da eclosão da pandemia COVID-19, o Grupo TAP sofreu, a partir de março de 2020, uma redução significativa da sua atividade, em resultado de uma acentuada quebra da procura e da imposição de restrições governamentais à circulação aérea, o que gerou

Os procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, o entendimento e a avaliação dos diversos sistemas de informação relacionados com o reconhecimento do rédito de transporte de passageiros, a identificação e avaliação da eficiência operacional do sistema de controlo interno do Grupo associado aos processos de gestão de sistemas de informação, tendo para o efeito recorrido a especialistas em auditoria de sistemas de informação, bem como à avaliação dos respetivos controlos-chave destinados a assegurar o correto, completo e atempado reconhecimento do rédito de transporte de passageiros.

Procedemos à realização de testes substantivos específicos sobre o rédito de transporte de passageiros e o saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, nomeadamente a reconciliação de informação extraída dos diversos sistemas de suporte com os registos contabilísticos, a validação, por amostragem, dos diversos *inputs* da listagem de documentos pendentes de voo e a análise das reconciliações bancárias. Efetuámos, também, procedimentos de revisão analítica para as diversas categorias de rédito de transporte de passageiros, nomeadamente, tarifas, taxas e comissões.

No que respeita ao programa “TAP Miles&Go”, os procedimentos de auditoria que desenvolvemos, incluíram, entre outros, a apreciação da adequabilidade do modelo, desenvolvido internamente, para a quantificação das responsabilidades relacionados com milhas por utilizar, assim como da razoabilidade dos pressupostos embutidos no mesmo, e a validação dos respetivos cálculos incorporados para determinação do *stand alone price*.

Desafiámos a Gestão quanto à razoabilidade dos pressupostos utilizados, e realizámos análises de sensibilidade de forma a aferir os potenciais impactos nas responsabilidades com

<b>Matérias relevantes de auditoria</b>	<b>Síntese da abordagem de auditoria</b>
<p>o cancelamento de diversos voos.</p> <p>Neste enquadramento, o Conselho de Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais ou de reembolso das passagens através de exfluxo monetário ou emissão de <i>vouchers</i> com majoração do valor e alargamento dos prazos de validade para a sua utilização.</p> <p>No que respeita ao programa “TAP Miles&amp;Go”, tal como divulgado nas notas 2.27 e 2.33 das demonstrações financeiras consolidadas, o Grupo reconhece uma obrigação contratual com base no histórico do número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas, ajustadas da estimativa de milhas a expirar sem utilização. As milhas apuradas são valorizadas de acordo com o seu <i>stand alone price</i> considerando a redenção histórica de milhas. A responsabilidade associada ao programa de fidelização de clientes, a 31 de dezembro de 2020, ascende a 53 milhões de euros.</p> <p>Tendo em consideração os impactos decorrentes da pandemia COVID-19 na atividade do transporte aéreo, o Grupo optou por prorrogar em 12 meses a validade das milhas atribuídas a clientes, tendo o Grupo atualizado, em conformidade, os pressupostos associados ao cálculo desta estimativa.</p> <p>O Conselho de Administração efetua análises periódicas, quer do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que perderam validade, quer do saldo da rubrica de Programa de fidelização de clientes, de forma a avaliar a utilização e validade das milhas.</p> <p>Face à expressão dos montantes em causa, bem como ao grau de julgamento inerente ao</p>	<p>o programa de fidelização de clientes decorrentes de alterações ao valor unitário da milha e da taxa estimada de milhas a expirar.</p> <p>Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.</p>

---

**Matérias relevantes de auditoria****Síntese da abordagem de auditoria**

---

reconhecimento do rédito, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

---

**IFRS 16 - Modificações dos contratos de locação de aeronaves e reatores**

*Divulgações relacionadas com a IFRS 16 e modificações dos contratos de locação sem opção de compra apresentadas nas notas 1.1.3, 2.7, 2.25, 2.33, 4 e 19 das demonstrações financeiras consolidadas.*

O Grupo reconhece ativos sob direito de uso e passivos de locação sem opção de compra, cujos valores em 31 de dezembro de 2020 ascendem a 2.126 milhões de euros e 2.039 milhões de euros, respetivamente, baseado na estimativa de pagamentos a efetuar durante o prazo da locação correspondente ao período não cancelável de cada contrato, sendo utilizada, no desconto dos fluxos futuros, a respetiva taxa de juro implícita ou, caso esta não se encontre disponível, a taxa de juro incremental.

Tendo em consideração os impactos decorrentes da pandemia COVID-19, durante o exercício de 2020 foram negociadas modificações dos contratos de locação de aeronaves e reatores registados no âmbito da IFRS 16. As negociações efetuadas foram relativas à extensão das datas de maturidade dos contratos e/ou prorrogação das datas de pagamento e/ou alteração dos montantes das rendas. Estas modificações originaram um decréscimo nas rubricas de direito de uso de ativos e passivos locação sem opção de compra, no valor de 101 milhões de euros.

Face à expressão dos montantes em causa, assim como ao grau de julgamento inerente ao conjunto de pressupostos e estimativas utilizados para efeitos de aplicação da IFRS 16,

Os nossos procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, a obtenção do cálculo efetuado decorrente da aplicação da IFRS 16, aprovado pelo Conselho de Administração, por forma a avaliar a aderência da metodologia e a adequação dos pressupostos considerados com o enunciado na respetiva norma.

Verificámos a consistência da frota considerada no cálculo acima referido com base nas respostas obtidas por parte das locadoras por forma a garantir que o cálculo abrangia a totalidade da frota, tendo em consideração a definição de locação embutida na norma.

Relativamente às modificações contratuais ocorridas durante o exercício de 2020, obtivemos e analisámos as alterações efetuadas aos contratos de locação sem opção de compra consideradas relevantes e avaliámos o seu adequado registo nos termos da IFRS 16, tomando em consideração as cláusulas estabelecidas, as quantias e os encargos futuros a despender, bem como a estimativa do prazo de locação. Analisámos, igualmente, com recurso a peritos internos, a taxa de desconto utilizada, tendo por base a informação disponível a cada data de modificação.

Efetuámos o recálculo do montante dos direitos de uso de ativos e passivos de locação sem opção de compra na data das respetivas modificações e na data de 31 de dezembro de 2020, bem como dos respetivos impactos da IFRS 16 nos resultados do exercício de 2020.

Verificamos, igualmente, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, tendo por base o

<b>Matérias relevantes de auditoria</b>	<b>Síntese da abordagem de auditoria</b>
este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.	enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.
<p data-bbox="279 647 791 703"><b>Estimativas associadas à manutenção e redelivery da frota</b></p> <p data-bbox="279 741 852 860"><i>Divulgações relacionadas com a manutenção e redelivery da frota apresentadas nas notas 1.1.3, 2.7, 2.21, 2.33, 4, 10 e 18 das demonstrações financeiras consolidadas.</i></p> <p data-bbox="279 893 852 1469">Tal como divulgado na nota 2.33 das demonstrações financeiras consolidadas, as estimativas para a manutenção e <i>redelivery</i> da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte do Grupo, assentes em previsões com elevado grau de julgamento, nomeadamente, a utilização das aeronaves e as suas condições de navegabilidade, custo das intervenções, cláusulas contratuais e eventuais renegociações dos contratos de locação. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação sem opção de compra, designados por <i>redelivery</i>, assim como a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.</p> <p data-bbox="279 1503 852 1715">No que respeita à estimativa dos encargos resultantes dos trabalhos de <i>redelivery</i>, estes são reconhecidos como provisões, por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do prazo dos contratos de locação sem opção de compra.</p> <p data-bbox="279 1749 852 1899">Relativamente às manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas como um complemento ao direito de uso dos ativos, sendo subseqüentemente depreciadas até à</p>	<p data-bbox="887 647 1465 860">Desenvolvemos diversos procedimentos de auditoria com o objetivo de avaliar a razoabilidade das estimativas para manutenção e <i>redelivery</i> da frota, nomeadamente, o entendimento e apreciação dos processos e procedimentos de controlo interno adotados pelo Grupo no que respeita ao seu apuramento.</p> <p data-bbox="887 893 1465 1256">Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção e <i>redelivery</i>, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos, bem como a sua consistência com as estimativas embutidas no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração do Grupo TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020. Questionámos os técnicos internos da área de manutenção e o Conselho de Administração quanto à razoabilidade dos pressupostos utilizados e verificámos os cálculos efetuados.</p> <p data-bbox="887 1290 1465 1592">Analisámos os diferentes períodos de intervenção considerados nas estimativas, atendendo às especificidades de cada aeronave, assim como a estimativa dos custos a incorrer no futuro e a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, tendo por base as condições que se encontram definidas contratualmente, assim como a informação fornecida por engenheiros internos com experiência específica desta matéria.</p> <p data-bbox="887 1626 1465 1868">Averiguámos, igualmente, a consistência histórica das estimativas de manutenção face aos eventos efetivamente ocorridos e a razoabilidade da evolução da estimativa de manutenção e <i>redelivery</i> em 31 de dezembro de 2020 face ao exercício homólogo, tendo em consideração os impactos da pandemia COVID-19 na gestão da manutenção das aeronaves e</p>



<b>Matérias relevantes de auditoria</b>	<b>Síntese da abordagem de auditoria</b>
<p>ocorrência de nova manutenção. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento do Grupo, sendo esta revista a cada data de relato financeiro. O período estimado de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação sem opção de compra, assim como a estimativa do respetivo valor, tem impacto na utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das referidas manutenções.</p> <p>Face aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para a manutenção e <i>redelivery</i> da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.</p>	<p>na evolução estimada da frota aérea conforme evidenciado no Plano de Reestruturação.</p> <p>Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.</p>
<p><b>Recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis e intangíveis do transporte aéreo</b></p> <p><i>Divulgações relacionadas com a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis e intangíveis do transporte aéreo apresentadas nas notas 1.1.3, 2.10, 2.33, 4 e 32 das demonstrações financeiras consolidadas.</i></p> <p>Em 31 de dezembro de 2020, o montante de ativos fixos tangíveis e intangíveis respeitantes ao transporte aéreo reconhecido nas demonstrações financeiras consolidadas do Grupo ascende a 2.845 milhões de euros.</p> <p>De acordo com a IAS 36 – Imparidade de ativos, e conforme divulgado nas notas às demonstrações financeiras consolidadas, o Grupo procede à realização de teste de imparidade aos ativos fixos tangíveis e intangíveis do transporte aéreo, sempre que existam indícios que o seu valor contabilístico possa não ser recuperável, o que se verificou no corrente exercício tendo em consideração os</p>	<p>Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a avaliação da adequação do modelo de imparidade utilizado pelo Conselho de Administração e a reexecução matemática dos cálculos.</p> <p>Foi apreciada a razoabilidade dos pressupostos utilizados e efetuada a reconciliação dos fluxos de caixa futuros com o Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração da TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020. Foi igualmente avaliada a razoabilidade da definição da unidade geradora de caixa, ao nível da qual foi realizado o teste de imparidade.</p> <p>A Gestão foi desafiada quanto à adequação dos pressupostos que apresentam maior sensibilidade na determinação do valor de uso, nomeadamente a evolução das receitas, para as geografias consideradas relevantes, e margem de EBITDA. Foi igualmente realizada uma análise da taxa de desconto e da taxa de crescimento na perpetuidade, com recurso a análises comparáveis e a outra informação</p>

<b>Matérias relevantes de auditoria</b>	<b>Síntese da abordagem de auditoria</b>
<p>impactos da pandemia COVID-19 na atividade de transporte aéreo.</p>	<p>existente no mercado. Foram ainda desenvolvidas análises de sensibilidade aos principais pressupostos de modo a determinar qual o nível de variações que, individualmente ou no seu conjunto, poderiam originar perdas por imparidade nos ativos testados.</p>
<p>O valor recuperável dos referidos ativos é apurado com base em modelos de fluxos de caixa descontados, os quais requerem a utilização de estimativas e pressupostos definidos pelo Conselho de Administração, com base em projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos <i>cash-flows</i> associados à atividade operacional do Grupo, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto.</p>	<p>Os procedimentos acima descritos, realizados para avaliar a razoabilidade dos pressupostos e metodologia associada ao modelo de imparidade utilizado pelo Grupo, foram realizados com o apoio da nossa equipa de peritos internos.</p>
<p>Conforme divulgado na nota 4 das demonstrações financeiras consolidadas, o Conselho de Administração do Grupo TAP SGPS aprovou em 2 de dezembro de 2020 um Plano de Reestruturação para os anos 2021-2025, com base num conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota e nível de atividade e performance operacional, tendo em consideração a conjuntura atual decorrente da incerteza associada à evolução futura da pandemia COVID-19 e os seus impactos na atividade do transporte aéreo. Os pressupostos embutidos no Plano de Reestruturação estiveram na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis e intangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração.</p>	<p>Foi ainda revista a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, em especial as que se referem às estimativas e pressupostos que apresentam maior sensibilidade na determinação do valor recuperável baseado no valor de uso, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.</p>
<p>Conforme divulgado nas notas 1.1.3 e 4 das demonstrações financeiras consolidadas, sem prejuízo do facto do Plano de Reestruturação se encontrar, a esta data, em análise por parte da Comissão Europeia e sujeito às interações em curso com o Estado Português e o Conselho de Administração da TAP SGPS e, conseqüentemente, não se encontrar ainda aprovado pela Comissão Europeia, é entendimento do Conselho de Administração, que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2020, encontra-se refletida nas</p>	

---

**Matérias relevantes de auditoria****Síntese da abordagem de auditoria**

---

projeções embutidas no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração do Grupo TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020.

Conforme igualmente divulgado nas notas 1.1.3 e 4 das demonstrações financeiras consolidadas, importa referir que o Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, se diferente do Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração do Grupo TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020, pode originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

Face aos montantes envolvidos, à complexidade dos modelos de avaliação, aos pressupostos utilizados, ao elevado nível de julgamento e subjetividade que lhe estão inerentes, tendo adicionalmente em consideração a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e os seus impactos na atividade do transporte aéreo, bem como o facto do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo TAP SGPS não se encontrar, a esta data, aprovado pela Comissão Europeia, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

---

**Recuperabilidade de contas a receber de empresas do Grupo TAP SGPS**

*Divulgações relacionadas com a recuperabilidade de contas a receber do Grupo TAP SGPS apresentadas nas notas 1.1.3, 2.11, 2.33, 10 e 38 das demonstrações financeiras consolidadas.*

Conforme divulgado na nota 38 das demonstrações financeiras consolidadas, em 31 de dezembro de 2020, o montante registado em

Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a confirmação dos saldos com base nos registos contabilísticos das respetivas contrapartes e a reconciliação do balancete de contas a receber com o balancete geral da TAP SA.

Inquirimos o Conselho de Administração da TAP SA quanto à recuperabilidade dos saldos e analisámos as atas dos Conselhos de Administração da TAP SA e da TAP SGPS.

<b>Matérias relevantes de auditoria</b>	<b>Síntese da abordagem de auditoria</b>
<p>outras contas a receber (clientes, adiantamentos a fornecedores, acréscimos de rendimento e outros devedores) de empresas do Grupo TAP SGPS ascendem a 905 milhões de euros, as quais correspondem, essencialmente, a 875 milhões a receber da TAP SGPS e 21 milhões de euros a receber da TAP ME Brasil, sobre o qual foi registada uma imparidade de 19 milhões de euros decorrente das perspetivas atuais para a referida empresa no âmbito do Plano de Reestruturação em curso do Grupo TAP SGPS.</p> <p>Conforme divulgado na nota 1.1.3 das demonstrações financeiras consolidadas, relativamente ao valor a receber da TAP SGPS, a sua recuperabilidade foi avaliada pelo Conselho de Administração do Grupo, com base na informação disponível a esta data, no âmbito do Plano de Reestruturação em curso do Grupo TAP SGPS.</p> <p>Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.3 das demonstrações financeiras consolidadas, importa referir que o Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, se diferente do Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração do Grupo TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020, pode originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável do referido saldo e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo TAP SA.</p> <p>Face aos montantes envolvidos, à incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, bem como o facto do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo TAP SGPS não se encontrar, a esta data, aprovado pela Comissão Europeia, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.</p>	<p>Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.</p>

**Provisão para reestruturação**

*Divulgações relacionadas com a provisão para reestruturação apresentadas nas notas 1.1.3, 2.21, 2.33, 18 e 30 das demonstrações financeiras consolidadas.*

Em 31 de dezembro de 2020, o Grupo apresenta nas suas demonstrações financeiras consolidadas uma provisão para reestruturação no valor de 93 milhões de euros.

Nos termos da IAS 37 - Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes, esta provisão é registada sempre que, à data da posição financeira, exista um plano formal da reestruturação e que tenha sido criada uma expectativa válida da sua concretização junto das entidades afetadas pelo plano.

No âmbito do Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração da TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020, foram definidas medidas de reestruturação organizacional e eficiência operacional, entre as quais uma redução do número de colaboradores, de forma a garantir a sustentabilidade financeira e económica do Grupo.

A provisão para reestruturação refere-se essencialmente aos custos estimados com a redução do número de colaboradores, cujo respetivo processo ainda se encontrava em curso a 31 de dezembro de 2020.

Face ao montante envolvido, à complexidade da estimativa efetuada, aos pressupostos utilizados e ao nível de julgamento e subjetividade que lhe está inerente, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a verificação do cumprimento dos requisitos para efeitos do reconhecimento da provisão de reestruturação em 31 de dezembro de 2020. Para tal, analisámos o plano formal desenvolvido pelo Conselho de Administração, preparado com base no Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração da TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020, obtivemos as deliberações governamentais e as comunicações efetuadas pelos Conselhos de Administração da TAP SGPS e da TAP SA às entidades afetadas.

Para efeitos de avaliação da razoabilidade da provisão registada foram considerados os impactos decorrentes dos desenvolvimentos ocorridos no primeiro trimestre de 2021, e em particular, os Acordos de emergência assinados com os sindicatos representativos dos colaboradores do Grupo TAP, as atas do Conselho de Administração da TAP SA e da TAP SGPS, os programas de medidas laborais de adesão voluntária promovidos junto dos colaboradores e, sempre que aplicável, os acordos de rescisão por mútuo acordo.

Avaliámos o modelo de cálculo da estimativa da provisão de reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração e procedemos à reexecução matemática dos cálculos. Foi igualmente apreciada a razoabilidade dos pressupostos utilizados, tendo por base a documentação inerente ao processo de reestruturação.

Numa base amostral, foi igualmente reconciliada, a informação considerada relevante no modelo de cálculo para efeitos de valorização da provisão com a documentação suporte, tendo ainda reexecutado os respetivos cálculos.

---

**Matérias relevantes de auditoria****Síntese da abordagem de auditoria**

---

Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.

---

**Recuperabilidade de ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais**

*Divulgações relacionadas com a recuperabilidade de ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais apresentadas nas notas 1.1.3, 2.14, 2.33, 9 e 34 das demonstrações financeiras consolidadas.*

Na posição financeira consolidada de 31 de dezembro de 2020, os ativos por impostos diferidos ascendem a 129 milhões de euros, dos quais 77 milhões de euros respeitam a prejuízos fiscais gerados nos exercícios de 2015, 2018 e 2019.

Conforme divulgado nas notas 1.1.3 e 9 das demonstrações financeiras consolidadas, não foram reconhecidos os ativos por impostos diferidos, respeitantes ao prejuízo fiscal gerado no exercício de 2020, no montante estimado de 251 milhões de euros.

De acordo com a IAS 12 – Impostos sobre o rendimento, os ativos por impostos diferidos são reconhecidos na medida da expectativa do Conselho de Administração do Grupo quanto à sua recuperabilidade futura, tendo por base a capacidade de geração de lucros tributáveis futuros, conjugada com o horizonte temporal de recuperabilidade dos respetivos prejuízos fiscais.

A estimativa de recuperação dos referidos ativos por impostos diferidos teve por base a

Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a avaliação da adequação do modelo de análise da recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais, aprovado pelo Conselho de Administração, a razoabilidade da metodologia utilizada e a reexecução matemática dos cálculos.

Efetuámos a reconciliação dos resultados antes de impostos utilizados no respetivo modelo com o Plano de Reestruturação, para os exercícios de 2021 a 2025, aprovado pelo Conselho de Administração da TAP SGPS em 2 de dezembro de 2020.

Avaliámos criticamente as estimativas e julgamentos realizados pelo Conselho de Administração, subjacentes aos pressupostos relevantes utilizados no modelo, nomeadamente períodos utilizados, resultados antes de impostos nos períodos de projeção e ajustamentos fiscais que concorrem para a determinação da estimativa dos lucros tributáveis futuros.

Na referida avaliação foi igualmente tido em consideração o período de reporte de utilização dos prejuízos fiscais em vigor à data de 31 de dezembro de 2020.

Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.

---

---

**Matérias relevantes de auditoria****Síntese da abordagem de auditoria**

---

projeção dos resultados antes de impostos embutida no Plano de Reestruturação aprovado, abrangendo os exercícios de 2021 a 2025, ajustados dos respetivos efeitos fiscais, tendo ainda em consideração que as demonstrações financeiras individuais da Empresa são preparadas em conformidade com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística (SNC).

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.3 das demonstrações financeiras consolidadas, importa referir que o Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado pela Comissão Europeia, se diferente do Plano de Reestruturação aprovado pelo Conselho de Administração da TAP SGPS em 2 dezembro de 2020, pode originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica do Grupo.

Face aos montantes envolvidos, aos pressupostos utilizados e ao elevado nível de julgamento e subjetividade que lhe estão inerentes, tendo adicionalmente em consideração a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, bem como o facto do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo TAP não se encontrar, a esta data, aprovado pela Comissão Europeia, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

---

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira consolidada, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa

consolidados do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;

- b) elaboração do relatório consolidado de gestão e demonstração não financeira consolidada nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras consolidadas isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades. O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira do Grupo.

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

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras consolidadas, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno do Grupo;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;



- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que o Grupo descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria;
- g) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, 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;
- h) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras consolidadas do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- i) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos-lhe todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, quais as medidas tomadas para eliminar as ameaças ou quais as salvaguardas aplicadas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório consolidado de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas, bem como a verificação de que a demonstração não financeira consolidada foi apresentada.

### ***Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares***

#### ***Sobre o relatório consolidado de gestão***

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, alínea e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório consolidado de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais. Conforme referido no artigo 451.º, n.º 7 do Código das Sociedades Comerciais este parecer não é aplicável à demonstração não financeira consolidada incluída no relatório consolidado de gestão.

### ***Sobre a demonstração não financeira consolidada***

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 6, do Código das Sociedades Comerciais, informamos que o Grupo incluiu no seu relatório consolidado de gestão a demonstração não financeira consolidada prevista no artigo 508.º-G do Código das Sociedades Comerciais.

### ***Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014***

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

- a) Fomos nomeados auditores da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. pela primeira vez na assembleia geral de acionistas realizada em 17 de dezembro de 2019 para um mandato compreendido entre 2019 e 2020.
- b) O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras consolidadas. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISAs mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras consolidadas devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras consolidadas devido a fraude.
- c) Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparamos e entregámos ao órgão de fiscalização do Grupo em 23 de abril de 2021.
- d) Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do artigo 77.º, n.º 8, do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face ao Grupo durante a realização da auditoria.

23 de abril de 2021

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

António Joaquim Brochado Correia, R.O.C.