

**RELATÓRIO DE GESTÃO
E
CONTAS**

2020

Portugalia
Airlines

1. Enquadramento macroeconómico

De acordo com o Banco de Portugal, o PIB sofreu, em 2020, uma quebra histórica de 7,6%, devido aos efeitos da pandemia da doença COVID-19, que levou a uma crise económica e social à escala global. Esta contração do PIB surge depois do crescimento de 2,2% verificado em 2019, e traduz-se na mais intensa da atual série de Contas Nacionais, tendo a maior queda anual do PIB anterior a 2020 ocorrido em 1975, ano em que se registou uma queda de 5,1%.

Como referido, esta quebra histórica do PIB não encontra precedentes na atual série estatística do INE e está relacionada com os efeitos da pandemia, que colocou o mundo numa recessão profunda, devido à contração acentuada das exportações e do consumo, que penalizaram, sobretudo, setores como o turismo, o comércio e a restauração, essenciais para a economia portuguesa.

Todas as projeções macroeconómicas para a economia portuguesa, em 2020, sofreram o impacto das consequências provocadas pela pandemia.

O crescimento projetado para as exportações de bens e serviços era de 2,6% em 2020, tendo-se, na realidade, verificado uma redução de 18,6%, impactada, em larga medida, pelas exportações do turismo que representam metade da redução das exportações totais.

Projetava-se que a formação bruta de capital fixo (FBCF) apresentasse um crescimento dinâmico, em que a FBCF empresarial continuaria a ser a componente com maior contributo para a variação da FBCF total, esperando-se uma taxa de crescimento menor que a verificado em 2019 (5,4%). Ao invés, e à semelhança dos demais indicadores económicos, também a FBCF sofreu uma redução, em 2020, de 1,9%.

Previa-se uma trajetória de desaceleração para o consumo privado, o qual se projetava que ainda assim registasse um crescimento, mas inferior ao de 2019 (2,6%). Verificou-se, no ano de 2020, uma redução de 5,9% no crescimento privado, apontando as projeções para que, apenas no final de 2022, o consumo privado se aproxime do nível registado antes da crise pandémica.

Também em relação aos níveis de emprego, as previsões para o ano de 2020 foram fortemente influenciadas pela pandemia, e, em concreto, pelos efeitos resultantes das várias medidas governamentais de confinamento, encerramento e suspensão de atividade de muitas empresas em determinados setores. Não obstante, a taxa de desemprego, em 2020, foi de 6,8%, tendo aumentado 0,3 p.p. relativamente a 2019.

De acordo com as projeções, o saldo da balança corrente e de capital manter-se-ia, em média, excedentário, aumentando em 2020-2021, na sequência de transferências das instituições europeias. Na realidade, a economia portuguesa reduziu a sua capacidade de financiamento face ao exterior mas o saldo conjunto da balança corrente e de capital manteve-se positivo, tendo-se situado em 0,1% do PIB (1,2% em 2019).

Por outro lado, o contexto pandémico foi marcado pela descida da inflação, tendo-se verificado uma redução da taxa de inflação para -0,1% (0,3% em 2019), a qual reflete, sobretudo, a evolução dos preços dos bens energéticos e dos serviços.

Deste modo, foram profundos os efeitos causados, pela pandemia da doença COVID-19, na economia portuguesa, em que, após sete anos de crescimento consecutivo, as estimativas oficiais apontam para uma queda da atividade em 2020 de 7,6% (superior à queda de 6,8% na área do euro) justificada, sobretudo, por uma maior exposição ao turismo. No entanto, considerando os indicadores económicos verificados no último trimestre de 2020, aliados aos planos de vacinação nacional e internacionais em curso no ano de 2021, espera-se uma progressiva retoma da economia alicerçada no regresso das atividades económicas ligadas ao turismo.

2. Principais acontecimentos e factos relevantes

Em 2020, o País e o Mundo viram-se a braços com uma crise provocada pela pandemia da doença COVID-19, que ainda hoje tem um forte impacto na economia e no setor de atuação da Portugalia. Com efeito, num espaço de semanas, o setor da aviação civil ficou, praticamente, paralisado à escala global, mantendo-se em

operação, quase em exclusivo, para o transporte aéreo humanitário e de carga. As organizações internacionais de transporte aéreo são unânimes ao concluir que, desde a 2.ª Guerra Mundial, a aviação civil não tinha conhecido uma crise tão profunda e complexa.

Sendo o setor da aviação civil comercial um dos mais afetados na sequência da pandemia, a *International Air Transport Association* (IATA) aponta, em 2020, para uma variação negativa de 65,9% na procura global (nos termos do indicador RPK – *Revenue Passenger Kilometer*) e uma variação negativa de 56,5% na capacidade (de acordo com o indicador ASK – *Available Seat Kilometer*). De acordo com as previsões da IATA, espera-se que, em 2021, se venha a registar um aumento da procura de 50.4% face aos níveis de 2020.

Ainda assim, a Portugália foi exímia na sua resposta, adaptando-se, rapidamente, aos constrangimentos impostos pela queda brutal da sua atividade e posterior recuperação. Nunca, de forma tão rápida, foi necessário ajustar a organização a um evento com a magnitude e impacto da pandemia CoViD-19. Tendo como principal preocupação a segurança e a saúde de todos, a Portugália definiu e implementou um plano de contingência, dando cumprimento às orientações das autoridades de saúde.

Aliás, cumpre salientar que a Portugália nunca deixou de voar. Em tempos tão difíceis como os que se viveram em 2020, a Portugália assegurou a continuidade territorial para a Madeira, Açores e outros destinos que se tornaram necessários ao longo do ano de 2020.

Com espírito de missão, a Portugália coordenou e efetuou vários voos de repatriamento e de carga humanitária, num esforço bem sucedido que envolveu vários departamentos da Companhia.

Foram também efetuados, pela primeira vez, voos *all-cargo*, transportando carga indiferenciada na cabina para as regiões autónomas da Madeira e Açores e também para Cabo Verde, apoiando assim a dinamização das ilhas numa fase crítica da economia.

Ademais, quase 14 anos depois, numa estratégia de resposta do Grupo TAP de uma maior aposta no serviço *Charter*, a Portugália reativou o seu *call-sign* NI, para o qual foi necessário envolver, de uma forma transversal, todas as áreas da Portugália e da TAP.

Apesar dos constrangimentos provocados pela pandemia, a Portugália continuou a desenvolver esforços com vista à otimização e melhoria da sua operação, tendo sido identificadas diversas oportunidades, com foco no crescimento da operação em Portugal, fora de Lisboa (devido a problemas de *slots* no Aeroporto da Portela), bem como em diversas rotas na Europa, sobretudo para aeroportos não cobertos pela operação regular.

Para além das operações de voo, também a Direção de Manutenção e Engenharia (DME) da Portugália nunca parou a sua atividade, garantindo o cumprimento da linha de manutenção pesada na sua íntegra e dentro do prazo estipulado. Foi ainda concluído, com sucesso, o *phase-out* de duas aeronaves EMB190, num trabalho pioneiro para a Companhia, que a DME desempenhou com elevado profissionalismo, rigor e espírito de sacrifício, não obstante as mesmas terem regressado à frota da Portugália, face às previsões de crescimento da operação para 2021.

Apesar da contínua laboração da Portugália durante o ano de 2020, houve uma efetiva diminuição da sua atividade, principalmente nos meses de Abril a junho, período em que a Portugália beneficiou do apoio extraordinário à manutenção dos contratos de trabalho (regime de *lay-off*), ao abrigo do qual naquele período se procedeu, nalguns casos, à suspensão de contratos de trabalho e, noutros casos, à redução temporária do período normal de trabalho.

3. Normativo contabilístico

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

4. Síntese da atividade da Portugália Airlines em 2020

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

Um dos factos relevantes do ano de 2020, como referido no ponto 2., foi a reativação do *call-sign* NI, para a operação de voos *charter*, em que, apesar dos inúmeros cancelamentos devido à pandemia COVID-19, foram realizados 90 voos *charter* com *call-sign* NI (este número inclui voos de repatriamento e carga).

Como consequência da pandemia COVID-19 e, em concreto, do fecho de fronteiras e das restrições ao tráfego aéreo mundial, verificou-se uma redução, em termos operacionais, de 61% do número de voos e de 54% das BH (*Block-Hours*) face aos valores de 2019.

A nível de orçamento, a Portugália operou menos 34% das *Block-Hours* previstas para 2020. No entanto, cumpre referir que a diferença face ao orçamento não é mais acentuada porque estava prevista a realização de 1.782 voos *charter*, ou seja, já estava prevista uma redução dos voos estimados no plano de exploração de 2020 de forma a impulsionar a operação *charter*, para a qual a Portugália iria dispor de, e afetar, 4 aeronaves.

Os dados ora apresentados encontram melhor expressão no quadro seguinte:

Frota	Unidade	Indicador	Real 2019	Orçamento 2020	Real 2020	Desvio Real20 vs Orç. 20	Real 20 vs Real 19
Embraer 190	nº	Flights [†]	17 019,0	16 795	6 607	-60,7%	-61,2%
Embraer 195	nº		7 721,0	743	3 169	326,5%	-59,0%
Tot Flights			24 740	17 538	9 776	-48,3%	-60,3%
Embraer 190	Hours	Block Hours [†]	30 333,02	27 508,83	13 544,30	-50,8%	-55,3%
Embraer 195	Hours		14 001,23	1 686,92	6 778,20	301,8%	-51,6%
Tot Block Hours			44 334,25	29 195,75	20 322,50	-30,4%	-54,3%
Embraer 190	Hours	Aircraft average daily utilization	9,83	10,61	6,72	-36,7%	-31,7%
Embraer 195	Hours		10,12	1,15	6,15	434,0%	+39,2%
Tot Aircraft average daily utilization			9,92	7,20	6,52	-9,5%	-34,3%

Fig.1

A nível de proveitos operacionais, em 2020 verificou-se uma redução de 26% face ao período homólogo, como consequência da diminuição da operação, devido, essencialmente, à pandemia COVID-19.

No que diz respeito aos custos operacionais, houve a registar uma diminuição face ao ano anterior, essencialmente, devido à redução da operação e ao ciclo de intervenções nas rubricas de reatores, rotáveis e componentes, como se pode constatar através do quadro seguinte (Fig.2) que resume a atividade de manutenção nos anos de 2019 e 2020:

2019			2020		
Descrição	Frota	Quantidade	Descrição	Frota	Quantidade
Checks (externa)	E190	0	Checks (externa)	E190	0
	E195	0		E195	0
Checks (in house)	E190	4	Checks (in house)	E190	3
	E195	3		E195	3
Pinturas	E190	0	Pinturas	E190	1
	E195	0		E195	0
APU	E190	3	APU	E190	3
Reatores * [†]	E190	10	Reatores	E190	2
	E195	3		E195	1

*1 – Inclui uma intervenção não programada

Fig. 2

Como demonstra o quadro *supra* (Fig. 2), em 2020 procedeu-se à intervenção em 3 reatores, o que representa um total de menos 10 intervenções quando comparado com o ano transato, em que a Portugália intervencionou 13 reatores. É de salientar, também, que, em 2020, e tal como se havia verificado em 2019, a Portugália realizou todas as intervenções *in house*, no total, de 6 *Checks* (menos um do que os realizados em 2019).

A nível de custos de estrutura, o valor registado em 2020 foi inferior ao que havia sido registado no ano anterior, essencialmente, devido à rubrica custos com pessoal, sendo de salientar, quanto a este aspeto, o impacto do período em que a companhia esteve em *lay-off*, como explicado no ponto 2.

No que diz respeito à operação da Portugália em 2020, o número de *Flight Hours* foi mais reduzido face ao verificado em 2019. A quebra no primeiro trimestre foi justificada pela imobilização de duas aeronaves previstas para reentrega, sendo que, a partir do segundo trimestre, a redução está, diretamente, ligada às medidas de restrição no âmbito do tráfego aéreo e ao fecho de fronteiras, implementadas pelos Governos de vários países, como forma de prevenção da proliferação da doença COVID-19. Como tal, devido à baixa procura, a frota E190 da Portugália foi parqueada e preservada, tendo-se mantido apenas em operação a frota E195. Gradualmente, à medida que as restrições foram sendo levantadas, a frota E190 foi sendo reativada e a utilização da mesma manteve-se em níveis semelhantes ao longo do último semestre de 2020.

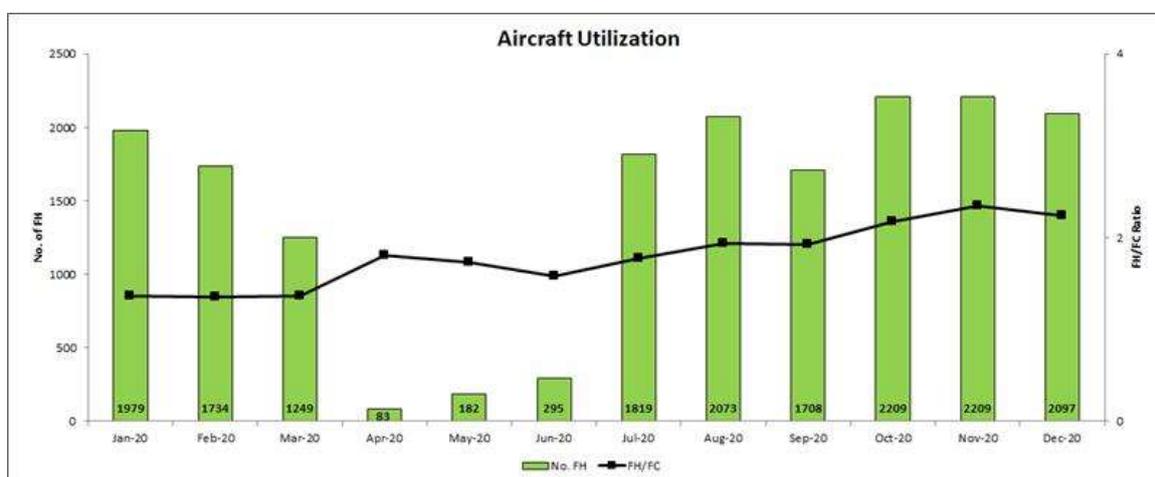


Fig. 3

No âmbito da segurança intrínseca (*safety*), podemos afirmar que 2020, também, foi um ano atípico. Como consequência da pandemia COVID-19, a conjuntura mundial foi, profundamente, afetada. O setor da aviação comercial reduziu, drasticamente, as suas operações e a Portugália não foi exceção. Com o evoluir do surto pandémico, surgiram novos perigos, pelo que as principais preocupações incidiram na saúde e na manutenção do desempenho da atividade profissional.

A gestão desta pandemia revelou-se, e continua a revelar-se, bastante complexa, tendo sido imperativo adotar um conjunto de medidas que visaram, em primeiro lugar, conter a propagação do surto pandémico, e, em segundo lugar, e não menos importante objetivo, possibilitar a continuidade da atividade laboral. Nesse contexto, o Departamento de *Safety* assumiu uma responsabilidade acrescida e um papel essencial na gestão dos riscos operacionais, os quais se refletiram num acréscimo significativo em processos de gestão da mudança para análise de risco em mais de 55% em relação ao ano transato.

Em termos de cultura de reporte, apesar da redução do número de voos, verificou-se um aumento no número de reportes por mil voos em 2020. Para esse acréscimo, em muito contribuíram as novas operações de acordo com os requisitos e obrigações decorrentes dos novos processos implementados no âmbito da pandemia, bem como os horários noturnos longos (*long night duties*) na operação de, e para a, África Ocidental.

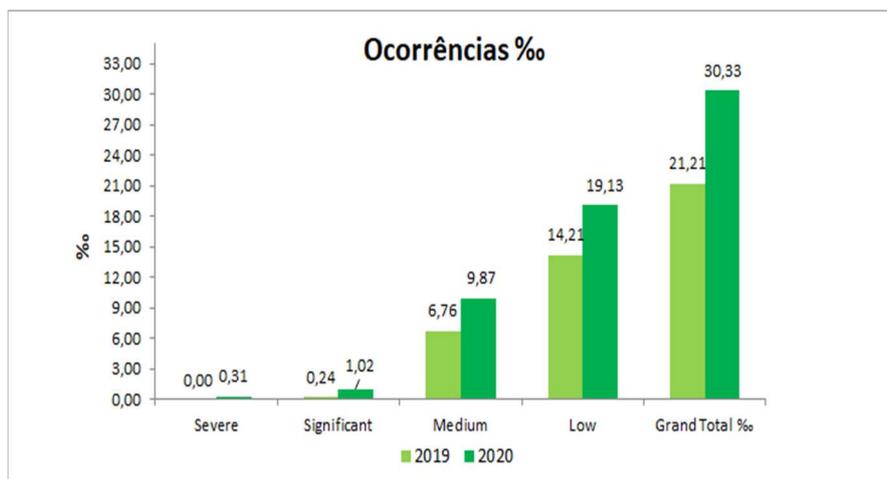


Fig. 4

No que diz respeito à distribuição de risco das ocorrências, na generalidade, houve uma diminuição nas ocorrências de risco médio e baixo, tendo-se registado um ligeiro aumento nas ocorrências de risco alto, relacionado com a introdução dos voos noturnos.

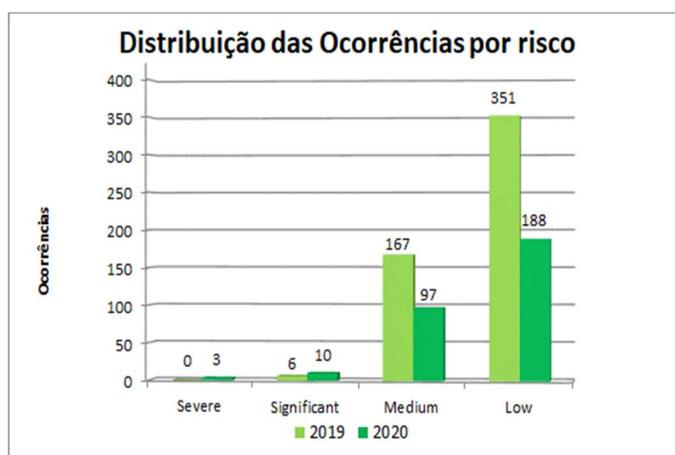


Fig. 5

5. Recursos Humanos

Decorrente dos efeitos da pandemia, a paragem parcial da atividade da empresa e a quebra abrupta e acentuada da faturação, obrigou a Portugália a implementar medidas ao nível dos recursos humanos, as quais passaram pela 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 Portugália enfrentou ao nível dos Recursos Humanos, durante o ano de 2020, prendeu-se com o recurso ao *lay-off* e a aposta e desenvolvimento do teletrabalho. No decorrer do ano, e de forma a dar cumprimento à obrigatoriedade legal do regime de teletrabalho, uma grande parte dos colaboradores da Portugália permaneceu em casa e laborar remotamente, sempre que as funções o permitiam, por forma a minimizar o contágio pela COVID-19. Esta mudança forçou a Portugália a uma adaptação das 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, entre as medidas de recuperação necessárias para ultrapassar a crise da COVID-19, alcançar e manter um equilíbrio adequado.

No ano de 2020, a Portugália registou um elevado decréscimo dos seus recursos humanos, passando de 690 para 588 colaboradores, devido, sobretudo, à saída de tripulantes para a TAP e não renovação de contratos de trabalho. Em termos percentuais, a 31 dezembro de 2020, a empresa compreendia 72% dos seus colaboradores alocados à área da DOV - Direção de Operações de Voo (pessoal navegante técnico e de cabine), 22% alocados à área da DME – Direção de Manutenção e Engenharia, e os restantes 6% afetos aos diferentes serviços de apoio em terra.

Do total dos 588 colaboradores, 250 são do sexo feminino e 338 do sexo masculino. De referir, também, que, à mesma data de 31 de dezembro de 2020, 576 colaboradores mantinham vínculo efetivo à Empresa ao abrigo de contrato de trabalho celebrado por tempo indeterminado, e 12 encontravam-se vinculados por contrato de trabalho a termo certo.

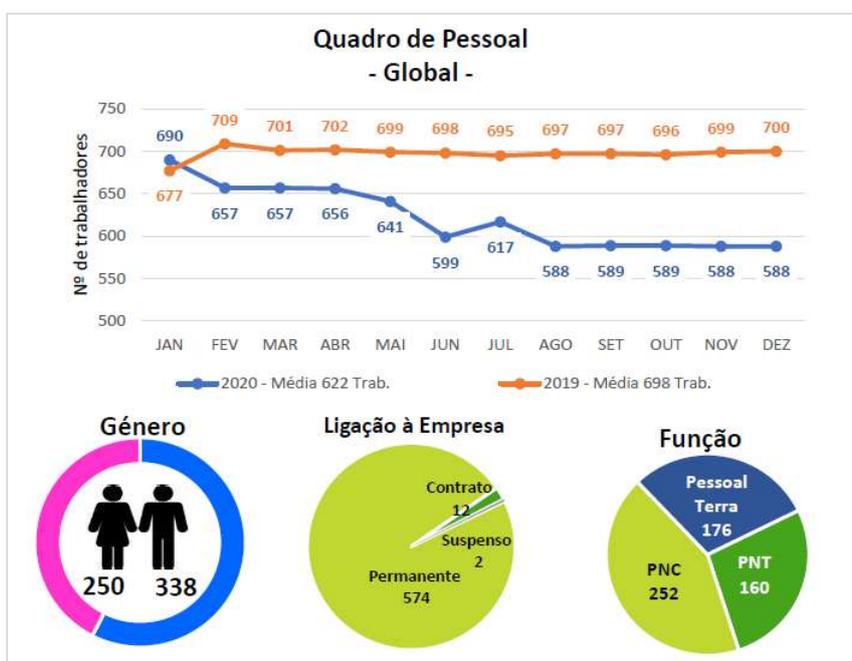


Fig. 6

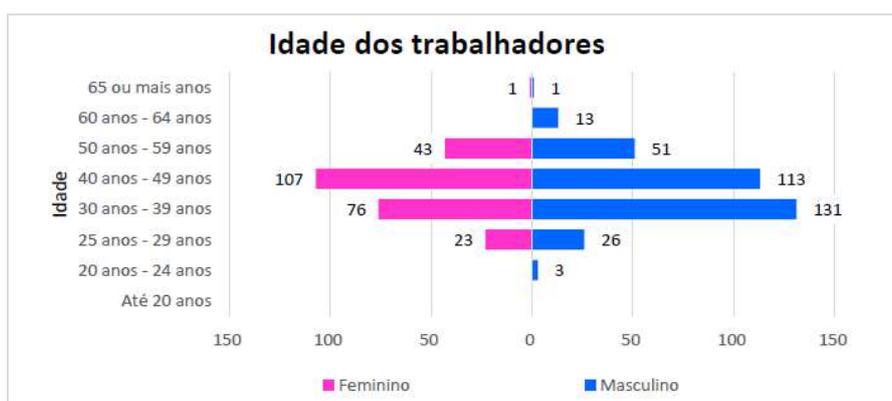


Fig. 7



Fig. 8

6. Desempenho operacional: dados gerais

Em 2020, verificou-se uma diminuição de 54% das *Block-Hours* voadas, face ao ano antecedente de 2019, estando essa redução relacionada, essencialmente, com a pandemia COVID-19:

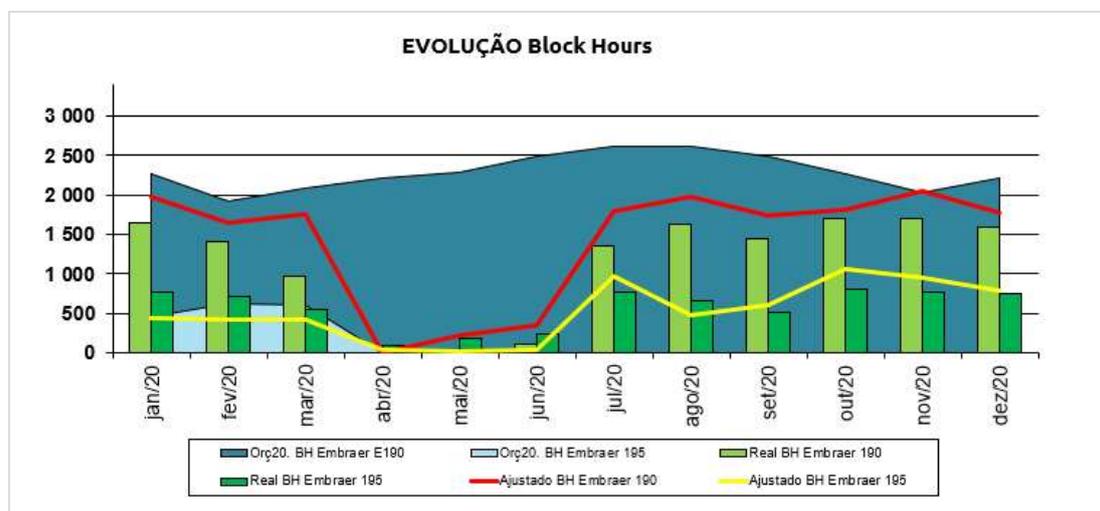


Fig. 9

Também em 2020, os voos da Portugália representaram cerca de 20% do total de voos operados pelo Grupo TAP, e, ao nível de horas realizadas, a Portugália foi responsável por 14% do número total de horas de voo realizadas pelo Grupo TAP, o que se traduz em mais 3 pontos percentuais face ao valor registado em 2019.

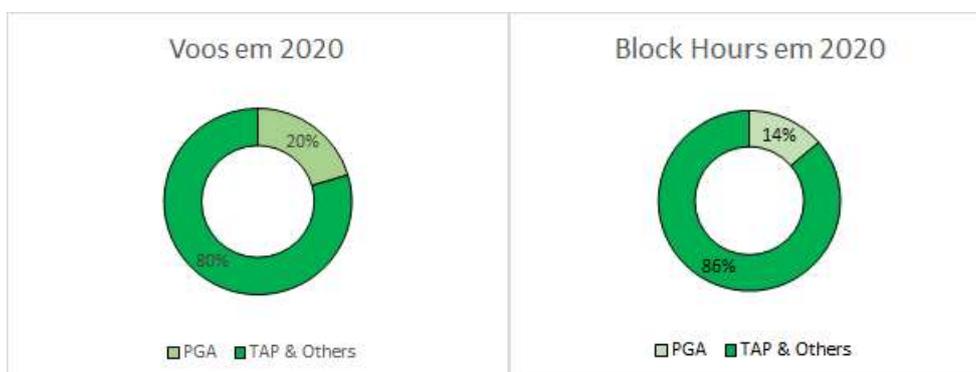


Fig. 10

Fig. 11

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



Fig. 12

6.1. Cancelamentos e pontualidade

Devido à pandemia COVID-19, verificou-se uma redução de tráfego na ordem dos 54% para a Portugália, face ao verificado no ano de 2019. Paralelamente, a menor utilização da capacidade instalada em termos de controlo de tráfego aéreo e tráfego aeroportuário reduziu, significativamente, os atrasos por *ATC Ground* e *ATC*, sendo que os procedimentos implementados para proteção sanitária e reduções de capacidade nos serviços de suporte no solo impactaram negativamente os indicadores de pontualidade.

A reorganização da rede levou a que a utilização da frota da Portugália não tivesse uma redução tão significativa, devido à procura reduzida.

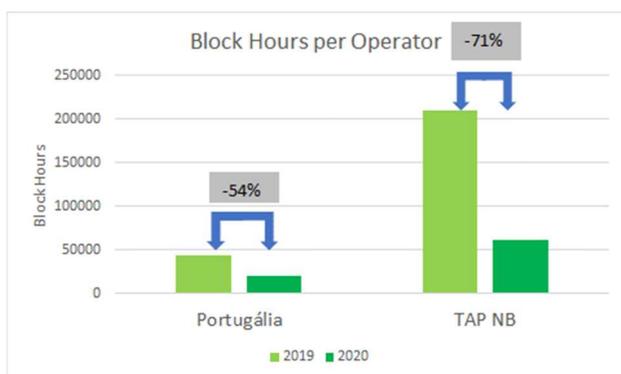


Fig. 13

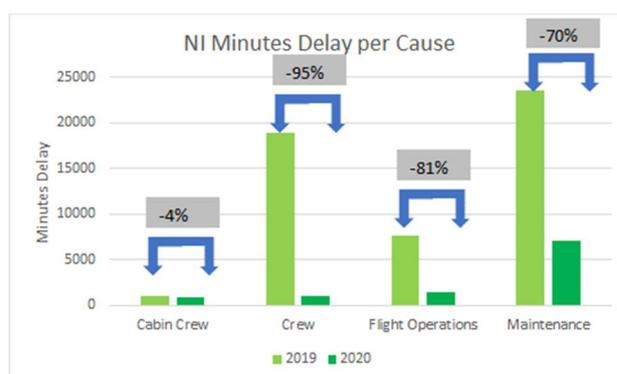


Fig.14

Em função desta diferença, as OTP (*On Time Performance*) relativas, no NB TAP e na Portugália, também variaram positivamente, sendo a contribuição da Portugália amplificada pelo crescimento relativo da sua operação dentro do Grupo TAP, passando de 17% para 24% da operação NB.

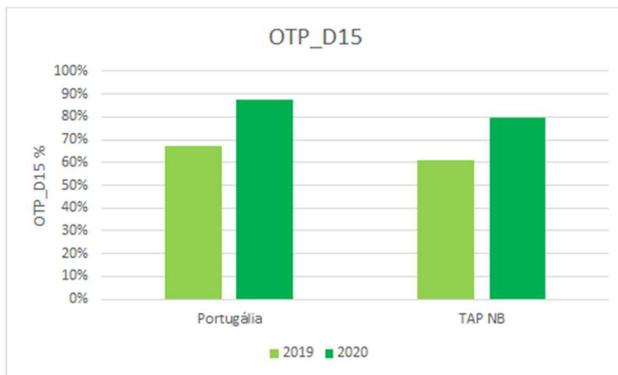


Fig. 15

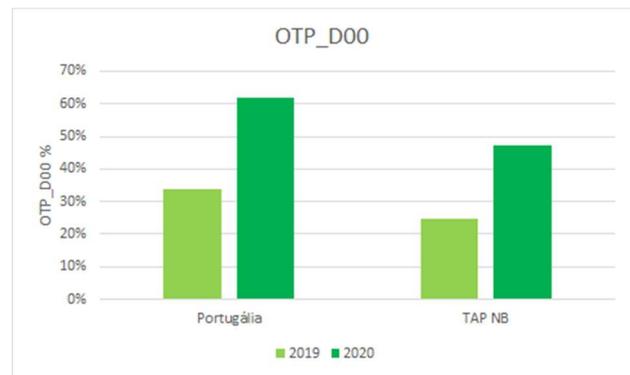


Fig. 16

O impacto desta contribuição positiva na pontualidade fez com que o grupo conseguisse que 62% dos voos partissem no horário em 2020 e que 82% dos voos partissem a menos de 15 minutos do horário, isto em 2020 para o médio curso.

6.2. Manutenção e Engenharia

O ano de 2020 caracterizou-se pelo impacto da pandemia de COVID-19 com uma redução significativa na operação da frota da Portugália e todo o impacto adverso nas atividades da Direção de Manutenção e Engenharia (DME) da Portugália.

Mantendo o foco na garantia da pontualidade dos voos operados, a DME garantiu o seu objetivo de fiabilidade técnica de despacho acima dos 99%, valor que foi suplantado em 0,1 p.p. Apesar da menor operação, referida anteriormente, e maior disponibilidade de avião tanto para a operação como para trabalhos de manutenção preventiva, este é um objetivo extremamente exigente dado que o menor número de voos aumenta o impacto de um atraso ou cancelamento no indicador de fiabilidade, pelo que se deve encarar com otimismo o resultado atingido.

Paralelamente, a Direção Técnica introduziu, em alinhamento com as mais recentes práticas da indústria, um novo indicador intitulado *Unscheduled Ground Time* que mede a indisponibilidade de avião devido a problemas técnicos. Para o ano de 2020 foi atingido o valor de 34,3h/mês (comparado com 67h/mês de 2019), o que acaba por ser um bom resultado, dadas as dificuldades de posicionamento de técnicos e fornecimento de material decorrentes da redução de voos e restrições fronteiriças.

Particularmente interessante e impactante nos custos de manutenção da Portugália é a significativa alteração de razão hora-ciclo que, de 1,5 em 2019, passou a 2,0 no segundo semestre de 2020 dada a incidência de voos de maior duração, como sejam as rotas para os Açores, Cabo Verde, Norte da Europa e África Ocidental. Esta tipologia de voos veio, também, exigir a concretização da instalação do sistema de ADS-B (*Aircraft Dependant Surveillance – Broadcast*) em parte da frota e a utilização mais intensiva de sistemas previamente instalados, como comunicações HF e FANS-2 (*Future Air Navigation Systems*).

Num projeto conjunto da Direção Técnica e da DME, o ano de 2020 ficou, profundamente, marcado pela exigência dos processos de *phase-out* de duas aeronaves ERJ-190. Um projeto bem sucedido apesar dos desafios adicionais resultantes das medidas adotadas no âmbito da pandemia, onde a proteção da saúde dos colaboradores foi sempre a prioridade, mas em que se conseguiu, em simultâneo, uma otimização dos recursos existentes através de sinergias entre as diferentes equipas de manutenção de linha e base, com diferentes cargas de trabalho face a uma reduzida operação, mas com uma intensa manutenção de *hangar* e uma redução de custo de estrutura na sequência das medidas de *lay-off* que foram possíveis aplicar.

Dado que a aeronave Embraer ERJ190 se veio a revelar de particular interesse para a gestão de rede da TAP no decurso da pandemia, no final do ano de 2020, ocorreu a reversão dos dois processos de *phase-out*, tendo as aeronaves em causa sido, novamente, integradas na frota da Portugália. Com efeito, num dos processos, o *phase-out* foi interrompido após a conclusão da inspeção de *redelivery*, o que libertou a aeronave para

continuar ao serviço da Portugalia durante dois anos e meio permitindo a sua operação sem imobilizações pesadas; no segundo caso, à conclusão com sucesso do processo de *phase-out*, seguiu-se uma situação de estacionamento e preservação, enquanto se negociava com o *lessor* o regresso da aeronave à operação da Portugalia e consequente *phase-in*.

No que se refere à DME, o ano de 2020 destacou-se pela realização interna de toda a manutenção de célula da aeronave, à semelhança do ano anterior, com um total de 4 *heavy checks* que se somaram aos dois projetos de *phase-out* anteriormente referidos.

No ano de 2020, a DME conseguiu também a extensão do âmbito da sua certificação de manutenção com a aprovação pela ANAC de manutenção de linha Part145 da aeronave ATR72-212A, o que permitiu que a Portugalia, em 2020, realizasse todo o suporte de manutenção de linha da operação TAP Express nas frotas ERJ190 e ATR72.

Outros projetos especiais a salientar no ano de 2020 foram a certificação da operação com carga indiferenciada na cabine e, fruto da necessidade operacional, a implementação de programas de estacionamento de longa duração das aeronaves e seu retorno ao serviço (*RTS – Return to Service*).

No que respeita às novas tecnologias, a Direção Técnica e a DME têm vindo a desenvolver um considerável e continuado esforço no sentido da transformação digital e, com esse intuito, foi iniciada, em novembro de 2020, a implementação de um *software* de arquivo digital que irá substituir o arquivo em papel e facilitar toda a vertente de verificação de registos, auditoria e processos de *phase-out*. Prevê-se que este projeto esteja concluído até ao final do 1º trimestre de 2021, o que, acredita-se, será uma alavanca fundamental para a implementação da assinatura eletrónica dos registos de manutenção.

6.3. Qualidade/Compliance

6.3.1. Segurança extrínseca (Security)

A propagação da pandemia causou grande impacto na segurança da aviação civil, mas o combate à COVID-19 nunca foi, de forma alguma, justificação para que a proteção da aviação civil não fosse concretizada de maneira estruturada e baseada em avaliação de risco.

Indiscutivelmente, a disrupção, no setor aéreo, expôs novas vulnerabilidades e riscos, com a cultura de segurança a sofrer mais pressão para permanecer robusta, permitindo, desta forma, não só aumentar a conformidade de segurança e vigilância nos aeroportos, como complementar os esforços para enfrentar os desafios de outras ameaças, como ameaças cibernéticas e outras atividades ilícitas movidas seja no contexto da aviação civil internacional, seja contra esta.

Atento aos tempos que correm, o Gabinete de Segurança continuou a promover uma cultura de segurança forte e eficaz dentro da organização, intensificando os esforços de implementação de procedimentos, emitindo alertas através de diversas publicações (boletins, comunicações internas, procedimentos, etc.) ou por intermédio de formações a nível interno e externo e incentivando, continuamente, a partilha de informação e comunicação de ocorrências, as quais foram, sem exceção, devidamente, tratadas e analisadas, envolvendo as respetivas áreas/entidades e autoridades, sempre no sentido de melhoria contínua.

Outra atividade desenvolvida ao longo de 2020, foi a do aumento da monitorização da implementação dos procedimentos de *security*, através da recolha de evidências de documentação/*surveys* nas escalas para ser avaliado o nível de conformidade, uma vez que o número de auditorias foi reduzido significativamente.

Deu-se continuidade ao desenvolvimento de sinergias com o Gabinete de Segurança da TAP, por exemplo, na área da cibersegurança, dado que esta pandemia fez acelerar a necessidade de soluções para proteção dos sistemas/aplicações da Portugalia, assim como na área de *Risk Assessment* relacionada com novas escalas nunca operadas, anteriormente, pela Portugalia.

Foi, e continua a ser, um grande desafio adaptar a operação na área da segurança às condicionantes desta pandemia, mas também surgiram novas oportunidades e foram eliminadas barreiras, sendo disso exemplo a

aceleração da solução de biometria para autenticação nos aeroportos e fronteiras, a fim de minimizar a interação com outras pessoas, ou quiosques.

6.3.2. Serviço de bordo (*inflight service*)

Durante o ano de 2020, existiu uma mudança de conceito na classe económica a nível do serviço geral a bordo, o qual passou a ser efetuado como um serviço de vendas.

A implementação deste novo modelo foi um sucesso, mantendo-se os elevados padrões de qualidade de serviço a bordo que caracterizam a imagem de marca da Portugalia, e que, em grande medida, se devem à qualidade da formação e ao profissionalismo do PNC ao serviço da Portugalia.

Os desafios colocados ao PNC obrigaram a um esforço de melhoria contínua, tendo sempre em mente a continuidade da qualidade do serviço a bordo dentro dos padrões desejáveis e exatáveis.

6.3.3. Política ambiental

O setor da aviação europeia tem em curso um projeto designado Destino 2050, cujo intuito é reduzir as emissões de CO₂ dos voos a nível europeu e mundial através de um trabalho conjunto a desenvolver pelo setor, governos e indústrias, com o objetivo de atingir zero emissões em 2050 mas mantendo a competitividade internacional e os benefícios da aviação para a sociedade.

Para tal será necessário, por um lado, que a indústria da aviação continue a investir, substancialmente, na descarbonização e na inovação e, por outro lado, que os governos garantam a igualdade de condições e facilitem a transição com incentivos e reduzindo os riscos de investimento.

De acordo com o relatório Destino 2050, o recurso combinado a quatro medidas permitirá atingir uma redução substancial das emissões de CO₂, que se prevê que no ano de 2050 possa atingir os seguintes valores:

- (1) Redução de 37% das emissões na sequência da melhoria das tecnologias nos aviões e motores;
- (2) Redução de 34% das emissões através do uso de combustíveis de aviação sustentáveis;
- (3) Redução de 8% das emissões pela aplicação de medidas económicas;
- (4) Redução de 6% nas emissões resultantes de melhorias na gestão do tráfego aéreo e nas operações dos aviões.

Esta iniciativa é dirigida por cinco associações europeias de aviação comercial internacional: *ACI - Airports Council International Europe*, *ASD - AeroSpace and Defence Industries Association of Europe*, *A4E - Airlines for Europe*, *CANSO - Civil Air Navigation Services Organization* e *ERA - European Regions Airline Association*.

No que diz respeito ao mercado de emissões CO₂, decorreu, em março de 2021, a auditoria no âmbito do regime CELE (Comércio Europeu de Licenças de Emissão), referente aos dados de 2020. Foram analisados, na mesma auditoria, os voos cobertos pelo EU ETS ("*Emissions Trading System*")/Suíça e pelo CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*).

No que diz respeito ao CORSIA, a primeira fase correspondia aos anos de 2019 e de 2020, na qual o objetivo consistia na monitorização e reporte para efeitos de verificação e de estabelecimento de uma *baseline*. No entanto, devido ao impacto que a pandemia teve na aviação em 2020, foi decidido que o ano de 2020 não seria utilizado como referência.

A segunda fase, que irá decorrer entre 2021 e 2023, é considerada como fase piloto; a terceira fase, que abrange os anos de 2024 e 2026, tem como objetivo consolidar a fase piloto. É de salientar que estas fases são consideradas voluntárias, tornando-se, porém, obrigatório o seu cumprimento de 2027 a 2035.

No âmbito da auditoria/verificação, o Grupo TAP reportou 33.701 voos cobertos pelo EU ETS, dos quais 8.265 foram operados pela Portugalia, com um total de emissões de 434.538t de CO₂ a nível de Grupo TAP, das quais, 90.818t de CO₂ foram da responsabilidade da Portugalia, ou seja, 20,9% do total reportado.

No que diz respeito aos voos abrangidos pelo CORSIA, o Grupo TAP reportou 38.118 voos dos quais 6.802 foram operados pela Portugalia, com um total de emissões de 1.238.846t de CO2 a nível de Grupo TAP, das quais, 95.391t de CO2 foram da responsabilidade da Portugalia, ou seja, 7,7% do total reportado.

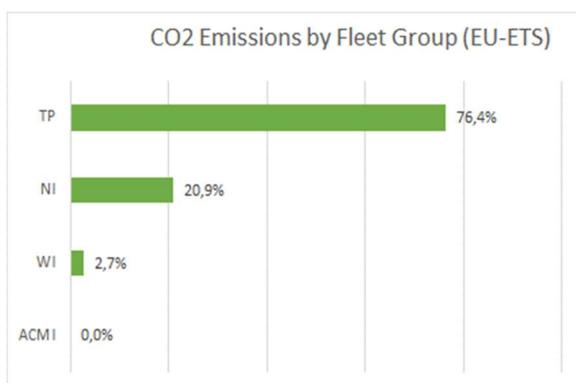


Fig.17

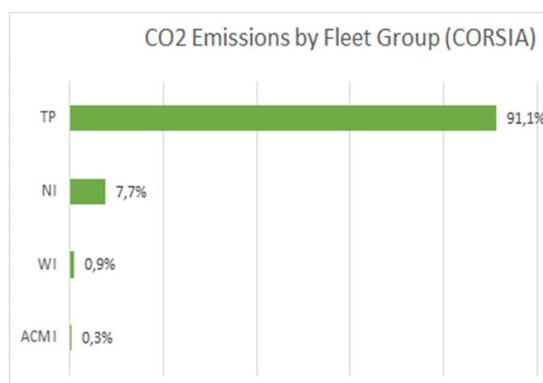


Fig.18

O processo de monitorização dos dados de ETS e CORSIA é gerido, autonomamente, pela Portugalia, cabendo, no entanto, à TAP, a validação final e o reporte às autoridades competentes.

A Portugalia deu continuidade ao desenvolvimento de ações de proteção ambiental, visando reduzir o impacto negativo sobre o ambiente em resultado da sua atividade. A participação em projetos de cariz ambiental, promovendo protocolos com empresas especializadas na recolha e tratamento de resíduos, é um bom exemplo da consciência ambiental da Empresa.

6.3.4. Combustível (*jet-fuel*)

O ano de 2020 iniciou-se com uma desvalorização do preço do combustível (*jet-fuel*), para níveis verificados nos anos de 2002-2003, com o combustível (*jet-fuel*) a ser transacionado com um valor médio de US\$ 30/bbl, o que representa uma redução de 60% face aos preços até então praticados. Esta desvalorização esteve, essencialmente, relacionada com a “guerra de preços” entre a Rússia e a Arábia Saudita e o impacto da COVID-19.

Outro fator a considerar prende-se com a redução do consumo por parte das companhias aéreas devido ao encerramento de fronteiras para conter a propagação do vírus e consequente diminuição da operação. Contudo, muitas companhias aéreas tinham recorrido ao *hedging* de combustível para os consumos de 2020, com nível de cobertura de 90% do consumo, o que significa que, neste caso, o impacto da redução dos preços não se fez sentir.

Em junho de 2020, havia a expectativa que as restrições na circulação relacionadas com a COVID-19 terminassem, o que, associado aos cortes acentuados na produção por parte da OPEP e da Rússia, fez com que o preço do combustível (*jet-fuel*), nesse período, fosse transacionado a US\$ 43/bbl.

Nos meses seguintes, verificou-se um ligeiro aumento na procura, motivada pelo progressivo levantamento das restrições associadas ao confinamento e à possibilidade de se conseguir uma vacina antes do fim do ano, tendo a procura, no entanto, continuado longe do que se verificava antes da pandemia COVID-19.

No quarto trimestre de 2020, o combustível (*jet-fuel*) foi transacionado a US\$ 61/bbl.

Tendo em conta a segunda vaga da pandemia COVID-19, o consequente encerramento das fronteiras para conter a propagação da pandemia e o excesso de oferta do mercado, a Agência Internacional de Energia (AIE), considerou que o consumo de combustível deveria voltar aos níveis pré-pandemia somente em 2023.

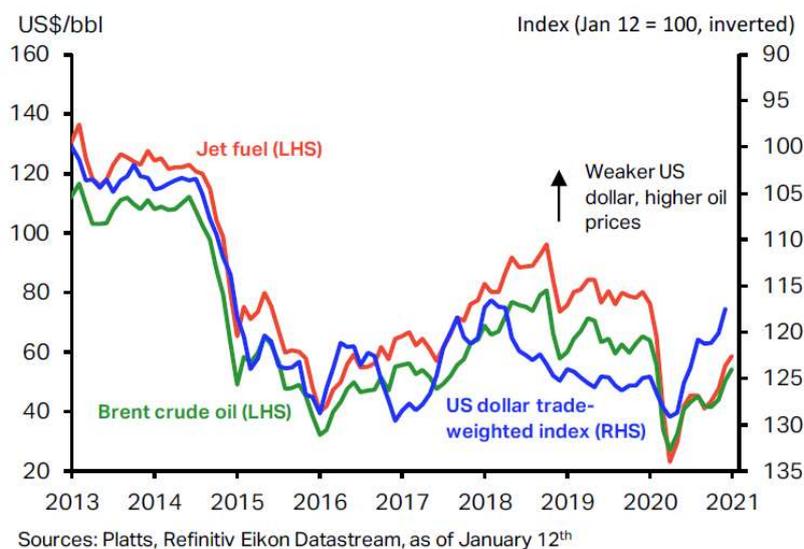


Fig. 19

A redução do preço de combustível veio aliviar a pressão provocada por este fator externo. Ainda assim, a Portugalia prosseguiu o seu esforço no sentido de otimizar a utilização deste recurso, continuando a divulgação de estatística aos pilotos e diferentes decisores operacionais.

Porém, em virtude das alterações operacionais sofridas ao longo do ano, algumas das iniciativas previstas tiveram de ser adiadas para 2021, nomeadamente:

- Aferição e redução de utilização de APU;
- Utilização do *Cost Index* (devido à migração para o sistema de planos de voo utilizado na TAP S.A.).

Por outro lado, a concretização da implementação do *Electronic Flight Bag*, com a remoção do *backup* em papel, veio permitir explorar outras oportunidades:

- Redução de peso das aeronaves;
- Realização de teste piloto da ferramenta OptiClimb (que visa recomendar um perfil de subida que permite poupar combustível face ao perfil do *Flight Management System* da aeronave);
- Melhor aferição do combustível extra definido pelo comandante do voo.

Em 2021, haverá um esforço na divulgação junto dos pilotos de informação relevante sobre as iniciativas de poupança de combustível por parte da Direção de Operações de Voo, a conclusão da implementação da ferramenta de gestão de combustível *SkyBreathe* no Grupo TAP, bem como o envolvimento da Engenharia de Operações em vários projetos de redução do consumo de combustível, quer na fase de planeamento (e.g. *Statistical Contingency Fuel*, *Cost Index*), quer na fase de execução (e.g. estudo de instalação de carenagens aerodinâmicas, teste de várias ferramentas disponíveis no mercado para a otimização do voo).

Sendo o “Programa de Eficiência de Combustível” um tema, intrinsecamente, multidisciplinar, será necessário, em 2021, prosseguir o esforço de envolvimento das várias áreas no projeto para que possam ser concretizadas, assim como criadas, várias iniciativas que visem a redução do consumo de combustível, e consequentes emissões de CO₂, resultantes da operação da Portugalia.

7. Estratégia empresarial

Durante 2020, o contexto operacional foi afetado pela situação de pandemia, com uma redução acentuada da operação a partir de março de 2020, não obstante a operação planeada já prever uma redução substancial face ao ano anterior. Por outro lado, as solicitações decorrentes da integração do OCC da Portugalia na TAP,

concluído em fevereiro de 2020, implicaram um foco dos recursos na transferência das aplicações de suporte operacional, *Netline* e *Navblue*, para as plataformas utilizadas na TAP.

A pandemia provocada pelo COVID-19 teve um efeito dramático no nível de atividade do Grupo TAP. No entanto, a redução foi menos acentuada no caso da Portugalia, dada a adequação da frota à densidade remanescente na rede, tendo a Portugalia respondido aos desafios dos novos destinos para África, voos circulares na Europa, voos de maior etapa dentro da Europa, até então operados pelas frotas Airbus.

Os efeitos da redução de voos operados pela Portugalia, da supressão de muitas ligações, da não renovação de contratos, do regime de *lay-off* aplicado a partir de abril, bem como da interdição de formação presencial foram atenuados com uma adaptação do planeamento de escalas e de formação que resultaram na manutenção das qualificações de todo o pessoal navegante. Desta forma, embora se tenha verificado uma redução de 54% nas horas voadas, acompanhada por uma redução de efetivos, foi possível responder a todas as solicitações da rede.

Em função desta resposta e da alta probabilidade do cenário de baixa procura ser mantido, a Portugalia assumirá o seu papel de motor na retoma. Foram, assim, revertidas as entregas ao *lessor* de duas aeronaves e iniciou-se a negociação de *leasings* diretos das aeronaves cuja devolução estava prevista para 2021. Tal, pese embora se revelar ser uma resposta eminentemente conjuntural e de curto prazo, não quer dizer que a visão estratégica para a Portugalia de longo e médio prazo não passe, necessariamente, à imagem do que acontece com as outras congéneres europeias, por seguir soluções de desenvolvimento estrutural sustentado, apostando num plano mais ambicioso cujo modelo de negócio implica o reforço da sua participação na rede de médio curso do Grupo TAP em rotas, cujo perfil, em função dos tipos, volumes e segmentos de tráfego, se mostre mais adequado à tipologia de frota por si operada.

Para 2021, a implementação do projeto de cabine digital e da caderneta técnica eletrónica vão completar o projeto de digitalização da operação da Portugalia, prosseguindo assim o processo de transformação digital da Portugalia.

8. Perspetivas para 2021

Depois de uma recessão no ano do “Grande Confinamento”, a economia portuguesa deverá iniciar uma recuperação em 2021, devendo essa trajetória prolongar-se até 2023, com indica o Banco de Portugal nas mais recentes projeções económicas.

O Banco de Portugal assumiu o levantamento gradual das restrições, a partir do primeiro trimestre de 2021, embora a atividade permaneça condicionada até ao início de 2022, altura em que aquele assume que uma solução médica eficaz estará plenamente implementada.

Embora a contar que a atividade económica retome o nível anterior à pandemia no final de 2022, o Banco de Portugal sublinha que as perspetivas económicas permanecem rodeadas de elevada incerteza, estando dependentes da evolução da pandemia e da rapidez da vacinação em larga escala.

A equipa económica do Banco de Portugal prevê que a atividade económica irá retomar o nível pré-pandemia no final de 2022. A recuperação estará repartida entre 2021 e 2022, sendo que, no final de 2021, o PIB ainda estará 3,4% abaixo do valor registado no final de 2019.

O Banco de Portugal nota que as políticas nacionais e internacionais vão continuar a ter um papel fundamental na recuperação e resiliência da economia nacional, devendo promover a retoma do investimento e a correta afetação de recursos.

Em Portugal, o desemprego deverá continuar a aumentar em 2021, mas o Banco de Portugal perspetiva já uma melhoria no mercado de trabalho a partir de meados de 2021, à medida que haja uma recuperação da atividade.

Tanto as exportações, como as importações estão em queda em 2021 e, para o ano seguinte, depois de descidas na ordem dos 20% e 14%, o Banco de Portugal prevê uma recuperação nas duas vertentes, com as exportações a atingirem uma subida de 9,2% e as importações a progredirem a um ritmo ligeiramente abaixo, de 8,8%.

A nível nacional, face à evolução da propagação do vírus, o estado de emergência foi sendo decretado de forma sucessiva e sem precedentes.

O estado de emergência consiste num regime de exceção que serve a exclusiva finalidade de, no contexto atual, se poderem adotar as medidas restritivas de direitos, liberdades e garantias individuais que se revelem necessárias, proporcionais e adequadas à proteção da saúde pública.

O Conselho de Administração da Portugália encontra-se a acompanhar, com preocupação, a evolução da situação em Portugal e no Mundo.

O turismo encerrou 2020 como o pior ano da sua história, ao apresentar perdas em receitas de 1,07 biliões de euros a nível mundial devido à pandemia de COVID-19, revelou a Organização Mundial do Turismo (OMT). No ano passado, registaram-se menos 1.000 milhões de chegadas internacionais no mundo e contabilizaram-se perdas em receitas de 1,07 biliões de euros, o que atira o setor para níveis de 1990.

A mais recente projeção da IATA, relativamente à procura no mês de abril de 2021, prevê uma recuperação de 48% do tráfego global, 62% do tráfego doméstico e 41% do tráfego internacional, 6, 2 e 7 pontos percentuais acima das previsões para março de 2021, respetivamente, comprovando a retoma lenta estimada.

No que diz respeito à Portugália, o objetivo passa por garantir uma operação sólida e fiável das 13 aeronaves em linha. Também aqui a DME terá um enorme desafio para o novo ano, uma vez que existirá bastante manutenção de base programada, continuando também a prestar apoio, supervisão e manutenção de linha à White na sua operação ATR.

O desafio no curto prazo será garantir o posicionamento da Companhia dentro do Grupo TAP, continuando a ser sempre fonte de soluções e preparar o eventual crescimento da Companhia com todos os desafios que isso implica, incluindo a definição do tipo de frota.

O ano de 2021 ficará marcado pela decisão de Bruxelas quanto ao Plano de Recuperação apresentado pela TAP, S.A., que terá efeitos profundos na Portugália, na sua operação e nos seus Trabalhadores. A ser aprovado o Plano nos termos em que foi apresentado, a retoma do Grupo TAP passará pela Portugália que, face ao seu tipo de frota e ao dimensionamento da mesma, está numa posição privilegiada para fazer face à nova realidade da aviação comercial de passageiros.

A concretizar-se o Plano de Recuperação, e para poder implementar o mesmo no ano de 2021, a Portugália dará início a um processo com vista ao aumento da sua frota (que se estima aumentar para 21 aeronaves) o que levará a um consequente aumento do pessoal navegante (técnico e de cabina), dos trabalhadores de manutenção e das demais áreas de serviço de apoio em terra.

Em qualquer caso, a Portugália, no ano de 2021, trabalhará sempre, arduamente, no plano de recuperação da Companhia, por forma a assegurar a motivação dos Colaboradores, a viabilidade financeira da mesma e o seu lugar no Grupo TAP.

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

9. Proposta de Aplicação de Resultados

A Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. apresentou um resultado líquido negativo no montante de 23.850.449 Euros (vinte e três milhões oitocentos e cinquenta mil quatrocentos e quarenta e nove euros) no exercício de 2020.

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

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

Lisboa, 16 de junho de 2021

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho
Presidente

José Manuel Silva Rodrigues
Vogal

Ramiro José Oliveira Sequeira
Presidente da Comissão Executiva

Alexandra Margarida Vieira Reis
Vogal da Comissão Executiva



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

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
31 DE DEZEMBRO DE 2020

Índice das demonstrações financeiras

BALANÇO	3
DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS	4
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS	5
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	6
ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO DE 2020	7
1. INTRODUÇÃO	7
2. RESUMO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	20
3. ESTIMATIVAS E JULGAMENTOS	32
4. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	35
5. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO	37
6. GOODWILL	37
7. ATIVOS INTANGÍVEIS	38
8. OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS	38
9. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS	38
10. OUTROS CRÉDITOS A RECEBER	40
11. CLIENTES	42
12. DIFERIMENTOS	42
13. INVENTÁRIOS	43
14. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS	43
15. CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS	44
16. CAPITAL SUBSCRITO	44
17. OUTRAS RUBRICAS DE CAPITAL	44
18. PROVISÕES	45
19. RESPONSABILIDADES POR BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO	46
20. FINANCIAMENTOS OBTIDOS	46
21. OUTRAS DÍVIDAS A PAGAR	48
22. FORNECEDORES	49
23. GANHOS/PERDAS IMPUTADOS DE SUBSIDIÁRIAS, ASSOCIADAS E EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS	49
24. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS E CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	49
25. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	50
26. GASTOS COM O PESSOAL	51
27. OUTROS RENDIMENTOS	51
28. OUTROS GASTOS	52
29. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIAÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO E PERDAS POR IMPARIDADE	52
30. JUROS E GASTOS/RENDIMENTOS SIMILARES SUPOSTADOS/OBTIDOS	53
31. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO DO EXERCÍCIO	53
32. RESULTADOS POR AÇÃO	54
33. COMPROMISSOS	55
34. CONTINGÊNCIAS	55
35. PARTES RELACIONADAS	55
36. CUSTOS COM REVISÃO LEGAL DE CONTAS	57
37. EVENTOS SUBSEQUENTES	57
38. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DO RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	58
39. OUTRAS INFORMAÇÕES	59

BALANÇO

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020 E 2019

Valores em Euros	Nota	2020	2019
ATIVO			
Ativos não correntes			
Ativos fixos tangíveis	4	3.169.083	3.868.458
Propriedades de investimento	5	-	97.000
<i>Goodwill</i>	6	38.158.958	44.518.785
Ativos intangíveis	7	31.381	50.086
Outros investimentos financeiros	8	192.177	192.177
Ativos por impostos diferidos	9	1.434.317	5.999.896
Outros créditos a receber	10	4.547.307	4.217.387
		47.533.223	58.943.789
Ativos correntes			
Inventários	13	4.480.565	5.014.405
Clientes	11	4.835.067	7.251.331
Estado e outros entes públicos	14	513.943	190.152
Outros créditos a receber	10	10.968.415	7.576.420
Diferimentos	12	1.612.756	1.323.546
Caixa e depósitos bancários	15	9.645.311	210.432
		32.056.057	21.566.286
Total do Ativo		79.589.280	80.510.075
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	16	17.100.000	17.100.000
Outros instrumentos de capital próprio	17	32.612.047	32.612.047
Reserva legal	17	1.024.124	1.024.124
Outras reservas	17	62.242.529	62.242.529
Resultados transitados	17	(126.883.478)	(115.502.087)
Resultado líquido do exercício		(23.850.449)	(11.381.391)
Total do Capital Próprio		(37.755.227)	(13.904.778)
Passivos não correntes			
Provisões	18	20.000	20.000
Financiamentos obtidos	20	-	4.080
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	19	607.007	852.402
Passivos por impostos diferidos	9	3.102	5.240
Outras dívidas a pagar	21	79.903.413	67.093.395
		80.533.522	67.975.117
Passivos correntes			
Fornecedores	22	11.337.449	1.791.588
Adiantamentos de clientes		20.859	20.859
Estado e outros entes públicos	14	1.387.897	2.573.010
Financiamentos obtidos	20	4.080	7.794
Outras dívidas a pagar	21	24.060.700	22.046.485
		36.810.985	26.439.736
Total do Passivo		117.344.507	94.414.853
Total do Capital Próprio e Passivo		79.589.280	80.510.075

O anexo faz parte integrante do balanço em 31 de dezembro de 2020.

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DOS EXERCÍCIOS DE 2020 E 2019

Valores em Euros	Nota	2020	2019
Vendas e serviços prestados	24	82.546.207	118.484.169
Subsídios à exploração		361.633	-
Ganhos/(perdas) imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	23	-	360.328
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	24	(2.952.907)	(2.363.676)
Fornecimentos e serviços externos	25	(57.368.643)	(75.116.324)
Gastos com o pessoal	26	(36.770.008)	(45.553.413)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	13	479.582	216.306
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	10 e 11	(27.087)	196.073
Provisões (aumento/ redução)	18	-	651
Outros rendimentos	27	3.522.713	1.131.321
Outros gastos	28	(825.450)	(710.513)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		(11.033.960)	(3.355.078)
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	29	(7.027.136)	(7.138.048)
Imparidade de investimentos depreciables/ amortizáveis (perdas/ reversões)	29	512.898	(569.739)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(17.548.198)	(11.062.865)
Juros e rendimentos similares obtidos	30	3.729.639	870.124
Juros e gastos similares suportados	30	(5.428.611)	(2.290.436)
Resultados antes de impostos		(19.247.170)	(12.483.177)
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	(4.603.279)	1.101.786
Resultado líquido do exercício		(23.850.449)	(11.381.391)
Resultado básico por ação	32	(8,0)	(3,8)

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

**DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS
DE 1 DE JANEIRO DE 2019 A 31 DE DEZEMBRO DE 2020**

	Capital subscrito	Outros instrumentos de capital próprio	Reserva Legal	Outras reservas	Resultados transitados	Resultado líquido do exercício	Total
Valores em Euros							
Capital próprio em 1 de janeiro de 2019	17.100.000	32.612.047	1.024.124	62.242.529	(110.233.819)	(5.268.268)	(2.523.387)
Aplicação do resultado líquido do exercício 2018	-	-	-	-	(5.268.268)	5.268.268	-
Resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(11.381.391)	(11.381.391)
Capital próprio em 31 de dezembro de 2019	17.100.000	32.612.047	1.024.124	62.242.529	(115.502.087)	(11.381.391)	(13.904.778)
Aplicação do resultado líquido do exercício 2019	-	-	-	-	(11.381.391)	11.381.391	-
Resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(23.850.449)	(23.850.449)
Capital próprio em 31 de dezembro de 2020	17.100.000	32.612.047	1.024.124	62.242.529	(126.883.478)	(23.850.449)	(37.755.227)

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

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA DOS EXERCÍCIOS DE 2020 E 2019

Valores em Euros	Nota	2020	2019
ATIVIDADES OPERACIONAIS			
Recebimentos de clientes		89.078.039	116.824.311
Pagamentos a fornecedores		(49.855.818)	(87.349.638)
Pagamentos ao pessoal		(34.816.015)	(42.089.017)
Fluxos gerados pelas operações		4.406.206	(12.614.344)
Outros (pagamentos)/recebimentos da atividade operacional		(235.303)	2.108.049
Fluxos das atividades operacionais (1)		4.170.903	(10.506.295)
ATIVIDADES DE INVESTIMENTO			
Recebimentos provenientes de:			
Outros ativos financeiros		77.829	-
Ativos fixos tangíveis		402.183	3.546.388
Juros e proveitos similares		-	410
Dividendos		-	360.328
		480.012	3.907.126
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(106.706)	(198.309)
		(106.706)	(198.309)
Fluxos das atividades de investimento (2)		373.306	3.708.817
ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos		12.850.000	71.020.000
		12.850.000	71.020.000
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos		(5.500.000)	(63.310.000)
Amortização de contratos de locação financeira		(7.794)	(7.534)
Juros e custos similares		(2.423.270)	(1.360.789)
		(7.931.064)	(64.678.323)
Fluxos das atividades de financiamento (3)		4.918.936	6.341.677
VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES (1)+(2)+(3)		9.463.145	(455.801)
EFEITO DAS DIFERENÇAS DE CÂMBIO		(28.266)	(80.994)
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO EXERCÍCIO		210.432	747.227
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO EXERCÍCIO	15	9.645.311	210.432

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

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO DE 2020

1. Introdução

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

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

Sede Social Aeroporto de Lisboa, Rua C, Edifício 70

Capital Social 17.100.000 Euros

N.I.P.C. 502 030 879

Na sequência (i) do processo de privatização da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (“TAP SGPS”) – sociedade que 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 resultaram maioritariamente da imposição, por Portugal e por muitos países de destino da Portugália, de restrições às viagens para limitar a propagação da doença COVID-19.

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

A 9 de junho de 2020, o Estado Português notificou a Comissão Europeia acerca da sua intenção de conceder um auxílio de Estado, sob a forma de um empréstimo, a favor 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 a empresa.

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

Na sequência da referida decisão da Comissão Europeia e no seguimento das negociações realizadas entre os representantes do Estado Português, dos acionistas privados (diretos e indiretos) da TAP SGPS e do Grupo TAP, foram celebrados um conjunto de instrumentos contratuais, 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 acessórias detidas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, por forma a que o Estado Português passasse a deter uma participação social total de 72,5% e os correspondentes direitos económicos na TAP SGPS;
- (iii) A renúncia, pela Parpública e pela Azul S.A. (“Azul”), ao respetivo direito de conversão enquanto titulares de obrigações convertíveis emitidas pela TAP SGPS em 2016 no valor nominal, respetivamente, de 30 milhões de Euros e de 90 milhões de Euros (o memorando de entendimento que contempla essa renúncia foi celebrado a 15 de julho de 2020, entre a República Portuguesa, a TAP SGPS, a Parpública, a Azul e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.); e
- (iv) A transmissão para a HPGB, SGPS, S.A. (“HPGB”) de ações representativas de 22,5% do capital social e dos direitos de voto da TAP SGPS, bem como de prestações acessórias detidas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, deixando a Atlantic Gateway de ser acionista da TAP SGPS.

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

Para garantia do cumprimento das obrigações que para o Grupo TAP resultam do empréstimo concedido pelo Estado Português, foi concedido um penhor financeiro sobre a totalidade das ações representativas do capital social da TAP S.A. e da Portugália – 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 acessórias detidas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, passando o Estado Português a deter o controlo efetivo sobre 72,5% do capital social da TAP SGPS, sobre igual percentagem de direitos económicos na TAP SGPS e sobre uma parte das prestações acessórias realizadas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS; e
- (ii) A amortização da quota detida pela HPGB na Atlantic Gateway, contra o recebimento de ações representativas de 22,5% do capital social e dos direitos de voto da TAP SGPS e de uma parte das prestações acessórias realizadas pela Atlantic Gateway na TAP SGPS, deixando a Atlantic Gateway de ser acionista da TAP SGPS e passando a HPGB a deter uma participação direta na TAP SGPS.

Neste contexto, a TAP SGPS tem atualmente a seguinte estrutura acionista:

- A Parpública 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 do período findo em 31 de dezembro de 2020, aprovadas em reunião do Conselho de Administração de 16 de junho de 2021, foram preparadas com o objetivo de apresentação aos diversos *stakeholders*.

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

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

No âmbito da decisão da Comissão Europeia de 10 de junho de 2020 que autorizou a concessão de um auxílio de Estado a favor da acionista única da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (“TAP S.A.”), 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 S.A., a TAP SGPS e a Portugaláia – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (“Portugaláia”) 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 de Reestruturação.

O referido Plano de Reestruturação apresentado incorpora uma transformação significativa da operação do Grupo 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 S.A., a Portugália e a Cateringpor – Catering de Portugal, S.A. em situação económica difícil, atribuindo a essa declaração os efeitos previstos na legislação aplicável, nomeadamente a redução de condições de trabalho e a não aplicação ou a suspensão, total ou parcial, das cláusulas dos acordos de empresa ou dos instrumentos de regulamentação coletiva aplicáveis, com estabelecimento do respetivo regime sucedâneo (Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2021, de 22 de dezembro de 2020, regulamentada através do Despacho n.º 818-A/2021, de 14 de janeiro de 2021).

O 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 S.A., com um modelo de negócio alicerçado em voos de conexão e operação de longo curso, sem, no entanto, descurar as projeções do Eurocontrol (em conjunto, as “Projeções”). Estas Projeções indicavam que os números da atividade de 2019 só seriam atingidos novamente em 2025, estimando-se uma recuperação da operação de 50% em 2021 por comparação com a operação de 2019.

Neste âmbito, e na perspetiva de ajustamento da sua capacidade, o projeto de Plano de Reestruturação apresentado à Comissão Europeia 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 da empresa.

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

No contexto do auxílio de Estado ao Grupo TAP, em 23 de abril de 2021 foi aprovado pela Comissão Europeia um novo e intercalar auxílio estatal, no valor de 462 milhões de Euros, como compensação dos prejuízos decorrentes da pandemia verificados durante o período de 19 de março de 2020 a 30 de junho de 2020 e garantir a liquidez até à aprovação do Plano de Reestruturação. Assim, a 24 de maio de 2021 foi realizado um aumento de capital da TAP S.A., mediante a realização de uma entrada em dinheiro, no montante de 462 milhões de euros, pela República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, e a subscrição, pela mesma, de 92.400.000 novas ações ordinárias representativas do capital social da TAP S.A., com o valor nominal unitário de 5 euros.

Na sequência do referido aumento de capital, o capital social da TAP S.A. foi aumentado de 41,5 milhões de euros para 503,5 milhões de euros, passando a TAP S.A. a ter como acionista direto a República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, com uma participação social representativa de cerca de 92% na TAP S.A., continuando os remanescentes cerca de 8% do capital social da TAP S.A. a ser detidos diretamente pela TAP SGPS.

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 a Portugália opera, um conjunto de medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica da COVID-19 com a imposição de restrições adicionais à atividade económica nesses mercados. O Balanço da Empresa e os resultados do exercício findo a 31 de dezembro de 2020, foram impactados significativamente pelos efeitos da pandemia COVID-19.

1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

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

Indicadores operacionais	dez/20	dez/19	Variação	
			Abs.	%
Total Flights	9.776	24.740	-14.964	-60,5%
Block Hours	20.323	44.334	-24.011	-54,2%
Utilização média diária da aeronave	6,52	9,92	-3	-34,3%

A quebra de atividade verificada a partir de março de 2020 em resultado da pandemia de COVID-19, impactou significativamente a performance da Empresa nos restantes meses do exercício de 2020, tendo sido significativamente afetada pelas medidas de contenção adotadas pelas autoridades nacionais e internacionais que se refletiram numa acentuada quebra na procura e levaram a Empresa 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 voos diminuiu 60,5%, a Empresa operou -54,2% das *Block-Hours* e registou uma utilização média diária da aeronave em 34,3%, comparativamente com o exercício de 2019.

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	%
Dados demonstração dos resultados				
Rendimentos operacionais	86.910.135	120.388.848	-33.478.713	-27,8%
EBITDA *	-11.033.960	-3.355.078	-7.678.882	n.a.
<i>Margem EBITDA</i>	<i>-12,7%</i>	<i>-2,8%</i>	<i>-9,9p.p.</i>	
Resultado operacional (EBIT)	-17.548.198	-11.062.865	-6.485.333	+58,6%
<i>EBIT margin</i>	<i>-20,2%</i>	<i>-9,2%</i>	<i>-11,0p.p.</i>	
Dados demonstração dos fluxos de caixa				
Fluxos das atividades operacionais	4.170.903	-10.506.295	14.677.198	-139,7%
Fluxos das atividades de investimento	373.306	3.708.817	-3.335.511	-89,9%
Fluxos das atividades de financiamento	4.918.936	6.341.677	-1.422.741	-22,4%
	dez/20	dez/19	Variação	
			Valor	%
Dados posição financeira				
Total do ativo	79.589.280	80.510.075	-920.795	-1,1%
Total do passivo	117.344.507	94.414.853	22.929.654	+24,3%
Total do capital próprio	-37.755.227	-13.904.778	-23.850.449	+171,5%

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

A performance financeira no exercício de 2020 foi severamente impactada pela redução de atividade a partir de março de 2020 em resultado da pandemia COVID-19, registando-se uma diminuição dos rendimentos operacionais totais em 27,8% no exercício. O EBITDA apresentou uma quebra de -3,4 milhões de Euros para -11,0 milhões de Euros e o Resultado Operacional (EBIT) de -11,0 milhões de Euros para -17,5 milhões de Euros.

No que respeita à variação apresentada na demonstração dos fluxos de caixa, verifica-se um aumento de 14,7 milhões de Euros nos fluxos de caixa operacionais, resultante, essencialmente, da diminuição dos pagamentos a fornecedores. Nos fluxos de caixa de investimento verifica-se uma redução de 3,3 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 uma diminuição de 1,4 milhões de Euros em resultado da diminuição dos pagamentos de empréstimos obtidos.

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 da Empresa, é entendimento do Conselho de Administração da Empresa 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 da Empresa e afetar conseqüentemente, de forma significativa, o Balanço da Empresa.

Outras provisões (Nota 18)

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

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

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

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, o Balanço da Empresa.

Impostos Diferidos (Nota 9)

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

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

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, no Balanço da Empresa.

Em resultado dos efeitos do COVID-19 na atividade da Empresa, no decorrer do exercício de 2020 foram apurados prejuízos fiscais estimados de 15,9 milhões de Euros, para os quais não foram reconhecidos os respetivos ativos por impostos diferidos tendo em consideração a sua magnitude e a extensão do horizonte temporal para efeitos da recuperação dos mesmos.

1.1.4 Medidas mitigatórias do efeito da pandemia do COVID-19

Desde o início da pandemia COVID-19 a Empresa adotou medidas de proteção de liquidez, nomeadamente suspensão ou adiamento de investimentos não críticos, renegociação de contratos, corte de despesas acessórias, 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.

Lay-off

Como medida excecional e temporária de proteção dos postos de trabalho, no âmbito da pandemia COVID-19, a Empresa 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, a Empresa 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 4,1 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.

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 S.A., 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 ao 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, o Grupo TAP obriga-se reembolsar o Empréstimo ao Estado Português, em data posterior, duas 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 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 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 462 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.

Assim, em 23 de abril de 2021 foi aprovado pela Comissão Europeia um novo e intercalar auxílio estatal, no valor de 462 milhões de Euros, como compensação dos prejuízos decorrentes da pandemia verificados durante o período de 19 de março de 2020 a 30 de junho de 2020 e garantir a liquidez até à

aprovação do Plano de Reestruturação. Assim, a 24 de maio de 2021 foi realizado um aumento de capital da TAP S.A., mediante a realização de uma entrada em dinheiro, no montante de 462 milhões de euros, pela República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, e a subscrição, pela mesma, de 92.400.000 novas ações ordinárias representativas do capital social da TAP S.A., com o valor nominal unitário de 5 euros.

Na sequência do referido aumento de capital, o capital social da TAP S.A. foi aumentado de 41,5 milhões de euros para 503,5 milhões de euros, passando a TAP S.A. a ter como acionista direto a República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, com uma participação social representativa de cerca de 92% na TAP S.A., continuando os remanescentes cerca de 8% do capital social da TAP S.A. a ser detidos diretamente pela TAP SGPS.

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 à 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 da Empresa.

Tendo em consideração a situação atual em que a Empresa 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 da Empresa, 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 apreciáveis sobre a capacidade da Empresa 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 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 da Empresa 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 das demonstrações financeiras estão descritas abaixo.

2.1. Base de Preparação

Estas demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do Sistema de Normalização Contabilística (“SNC”), emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2020.

O Conselho de Administração procedeu à avaliação da capacidade de a Empresa operar em continuidade, a qual se encontra sujeita ao apoio financeiro ao Grupo TAP, tendo em consideração toda a informação relevante, factos e circunstâncias, de natureza financeira, comercial ou outra, incluindo acontecimentos subsequentes à data de referência das demonstrações financeiras, disponíveis sobre o futuro, conforme divulgado na Nota 37. Em resultado da avaliação que efetuou, e apesar de, em 31 de dezembro de 2020, a Empresa apresentar um capital próprio negativo de 37.755.227 Euros, situação que determina a aplicação do disposto nos artigos 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho de Administração encontra-se convicto de que a Empresa irá dispor de recursos adequados para manter as suas operações, não havendo intenção de cessar as suas atividades no curto prazo, pelo que considerou adequado o uso do pressuposto da continuidade das operações na preparação das demonstrações financeiras.

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

2.2. Derrogação das disposições do SNC

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

2.3. Comparabilidade das demonstrações financeiras

Os valores constantes das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 são comparáveis em todos os aspetos significativos com os valores do exercício de 2019.

2.4. Participações financeiras

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

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

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

2.5. Conversão cambial

→ Moeda funcional e de apresentação

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

→ Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do Euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio à data das transações. Os ganhos ou perdas cambiais resultantes do pagamento/recebimento das transações, bem como da conversão, pela taxa de câmbio, à data de relato, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração dos resultados, na rubrica de juros e gastos/rendimentos similares suportados/obtidos.

→ **Cotações utilizadas**

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

Moeda	2020	2019
USD	1,2271	1,1234
CHF	1,0802	1,0854
GBP	0,8990	0,8508
BRL	6,3735	4,5157

2.6. Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

2.7. Propriedades de investimento

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

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

2.8. Goodwill

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

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

2.9. Ativos intangíveis

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

2.10. Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

A reversão de perdas por imparidade, reconhecidas em exercícios anteriores, é registada quando se conclui que as perdas por imparidade reconhecidas já não existem ou diminuíram, sendo registada, na demonstração dos resultados, exceto relativamente ao *goodwill* cujas perdas por imparidade não são recuperáveis. Contudo, a reversão da perda por imparidade é efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (líquida de amortização ou depreciação) caso a perda por imparidade não tivesse sido registada em exercícios anteriores.

2.11. Ativos financeiros

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

Os ativos financeiros podem ser classificados/mensurados como:

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

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

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

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

A Empresa classifica e mensura ao justo valor os ativos financeiros que não cumpram com as condições para ser mensurados ao custo ou custo amortizado, conforme descrito acima. São registados ao justo valor os ativos financeiros que constituem instrumentos de capital próprio cotados em mercado ativo,

contratos derivados e ativos financeiros detidos para negociação. As variações de justo valor são registadas nos resultados de exercício, exceto no que se refere aos instrumentos financeiros derivados que qualifiquem como relação de cobertura de fluxos de caixa, as quais são registadas diretamente no capital próprio.

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

Imparidade de ativos financeiros

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

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

2.12. Inventários

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

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

O material recuperado internamente encontra-se valorizado ao custo.

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

2.13. Clientes e outros créditos a receber

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

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

2.14. Caixa e equivalentes de caixa

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

2.15. Capital Subscrito

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

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

2.16. Passivos financeiros

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

Os passivos financeiros podem ser classificados/mensurados como:

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

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

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

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

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

2.17. Financiamentos obtidos

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

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

2.18. Encargos financeiros com financiamentos

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

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

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

2.19. Outras dívidas a pagar

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

2.20. Imposto sobre o rendimento

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

Os passivos por impostos diferidos são, geralmente, reconhecidos para todas as diferenças temporárias tributáveis, e os ativos por impostos diferidos apenas são reconhecidos quando exista razoável segurança de que estes poderão vir a ser utilizados na redução do resultado tributável futuro, ou quando existam impostos diferidos passivos cuja reversão seja expectável ocorrer no mesmo período em que os impostos diferidos ativos sejam revertidos. Na data de relato, é efetuada uma revisão desses ativos por impostos diferidos, sendo os mesmos reduzidos sempre que deixe de ser provável a sua utilização futura.

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

2.21. Benefícios aos empregados

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

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

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

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

2.22. Provisões

São reconhecidas provisões sempre que a Empresa tenha uma obrigação legal, contratual ou construtiva, como resultado de acontecimentos passados, seja provável que uma saída de fluxos e/ou de recursos se torne necessária para liquidar a obrigação e possa ser efetuada uma estimativa fiável do montante da obrigação.

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

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

2.23. Ativos e passivos contingentes

Os passivos contingentes, em que a possibilidade de uma saída de fundos afetando benefícios económicos futuros seja apenas possível, não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo

divulgados nas notas, a menos que a possibilidade de se concretizar a saída de fundos afetando benefícios económicos futuros seja remota, caso em que não são objeto de divulgação.

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

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

2.24. Locações

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

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

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

2.25. Rédito e especialização dos exercícios

Conforme referido na Introdução das notas às demonstrações financeiras, toda a receita de tráfego passou, a partir de 1 de julho de 2007, a ser gerida e concretizada pela TAP S.A., pelo que, a partir dessa data, os serviços prestados pela Empresa são os decorrentes do contrato de aluguer ACMI, celebrado com a TAP S.A. para utilização da sua frota, em regime de exclusividade (que para o efeito é considerado como incluindo as aeronaves e correspondentes seguros, o pessoal navegante técnico e de cabine e as despesas de manutenção das aeronaves), em linhas operadas pela TAP S.A.

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

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

2.26. Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

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

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

2.27. Eventos subsequentes

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

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

2.28. Gestão de risco

→ Risco de liquidez

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 TAP e o

Estado Português, o qual inclui um montante adicional de 254 milhões de Euros, recebidos na totalidade até 31 de dezembro de 2020.

No contexto do auxílio de Estado ao Grupo TAP, em 23 de abril de 2021 foi aprovado pela Comissão Europeia um novo e intercalar auxílio estatal, no valor de 462 milhões de Euros, como compensação dos prejuízos decorrentes da pandemia verificados durante o período de 19 de março de 2020 a 30 de junho de 2020 e garantir a liquidez até à aprovação do Plano de Reestruturação. Assim, a 24 de maio de 2021 foi realizado um aumento de capital da TAP S.A., mediante a realização de uma entrada em dinheiro, no montante de 462 milhões de euros, pela República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, e a subscrição, pela mesma, de 92.400.000 novas ações ordinárias representativas do capital social da TAP S.A., com o valor nominal unitário de 5 euros.

A posição de caixa da Empresa, em 31 de dezembro de 2020, revela um acréscimo face ao final de 2019, passando de 210,4 milhares de Euros para 9.645 milhares de Euros no final de 2020.

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

3. Estimativas e julgamentos

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

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

→ Impostos diferidos (Nota 9)

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

→ Imparidade do *goodwill* (Nota 6)

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

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

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

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

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

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

→ Valor recuperável dos ativos fixos tangíveis (Nota 4)

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

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

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

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

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

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

A PGA. incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação operacional. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, a Empresa terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais durante o período de locação. A PGA. especializa esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave, nomeadamente horas ou ciclos voados. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

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

4. Ativos fixos tangíveis

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível, bem como nas respetivas depreciações acumuladas e perdas por imparidade, foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos fixos tangíveis	Outros ativos em curso	Total
Custo de aquisição								
Saldo em 1 de janeiro de 2019	2.789.257	132.130.104	98.546	2.464.658	2.583.317	57.700	-	140.123.582
Aquisições	-	660.768	-	101.202	123.186	24.674	-	909.830
Alienações	-	(96.800.815)	(37.315)	(147.888)	(1.490)	-	-	(96.987.508)
Regularizações, transferências e abates	-	-	-	(26.930)	(2.044)	-	-	(28.974)
Saldo em 31 de dezembro de 2019	2.789.257	35.990.057	61.231	2.391.042	2.702.969	82.374	-	44.016.930
Aquisições	-	17.668	-	16.060	21.821	19.093	6.929	81.571
Alienações	-	(18.593.103)	-	(166.766)	(1.850)	-	-	(18.761.719)
Regularizações, transferências e abates	-	(1.400)	-	(1.080)	-	-	-	(2.480)
Saldo em 31 de dezembro de 2020	2.789.257	17.413.222	61.231	2.239.256	2.722.940	101.467	6.929	25.334.302
Deprec. acumuladas e perdas por imparidade								
Saldo em 1 de janeiro de 2019	2.009.108	126.489.551	98.546	1.399.436	2.531.284	52.908	-	132.580.833
Depreciações (Nota 29)	111.696	433.174	-	82.025	127.340	4.367	-	758.602
Perdas por imparidade (Nota 29)	-	569.739	-	-	-	-	-	569.739
Alienações	-	(93.538.215)	(37.315)	(107.903)	(1.490)	-	-	(93.684.923)
Regularizações, transferências e abates	-	(52.556)	-	(21.316)	(1.907)	-	-	(75.779)
Saldo em 31 de dezembro de 2019	2.120.804	33.901.693	61.231	1.352.242	2.655.227	57.275	-	40.148.472
Depreciações (Nota 29)	111.606	433.769	-	74.884	25.249	3.096	-	648.604
Perdas por imparidade (Nota 29)	-	(512.898)	-	-	-	-	-	(512.898)
Alienações	-	(17.990.839)	-	(124.483)	(1.158)	-	-	(18.116.480)
Regularizações, transferências e abates	-	(1.685)	-	(794)	-	-	-	(2.479)
Saldo em 31 de dezembro de 2020	2.232.410	15.830.040	61.231	1.301.849	2.679.318	60.371	-	22.165.219
Valor líquido a 31 de dezembro de 2019	668.453	2.088.364	-	1.038.800	47.742	25.099	-	3.868.458
Valor líquido a 31 de dezembro de 2020	556.847	1.583.182	-	937.407	43.622	41.096	6.929	3.169.083

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

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

As alienações ocorridas no ano 2019 na rubrica “Equipamento básico” respeitam, na sua maioria, à alienação de seis aeronaves Embraer 145, com o valor líquido de 3.198.894 Euros, originando uma perda de 36.386 Euros.

O aumento, no montante de 660.768 Euros, ocorrido na rubrica de equipamento básico, no ano de 2019, refere-se, essencialmente, à aquisição de um APU para a frota Embraer 190.

À data de 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica “Equipamento básico” tinha a seguinte composição:

	2020			2019		
	Valor bruto	Depreciações acumuladas	Valor líquido	Valor bruto	Depreciações acumuladas	Valor líquido
Equipamento de voo:						
Frota aérea	-	-	-	18.213.823	(17.743.814)	470.009
Reatores de reserva	-	-	-	-	-	-
Sobressalentes	16.466.166	(15.163.562)	1.302.604	16.829.179	(15.525.227)	1.303.952
	16.466.166	(15.163.562)	1.302.604	35.043.002	(33.269.041)	1.773.961
Equipamento de voo em regime de locação financeira:						
Frota aérea	-	-	-	-	-	-
Máquinas e aparelhagem diversa	947.056	(666.478)	280.578	947.055	(632.652)	314.403
	17.413.222	(15.830.040)	1.583.182	35.990.057	(33.901.693)	2.088.364

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

	2020				2019			
	Propriedade	Locação	Locação	Total	Propriedade	Locação	Locação	Total
	PGA	financeira	operacional		PGA	financeira	operacional	
Embraer 145	-	-	-	-	1	-	-	1
Embraer 190	-	-	9	9	-	-	9	9
Embraer 195	-	-	4	4	-	-	4	4
	-	-	13	13	1	-	13	14

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

5. Propriedades de investimento

À data de 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de propriedades de investimento, apresentou os seguintes movimentos:

	2020	2019
Saldo inicial	97.000	97.000
Alienações	(97.000)	
Ajustamentos de justo valor	-	-
Saldo final	-	97.000

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

6. Goodwill

No decurso dos exercícios de 2020 e 2019 esta rubrica apresentou a seguinte variação:

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

	2019		
	Saldo inicial	Amortização <i>goodwill</i> (Nota 29)	Saldo final
Transporte aéreo	50.878.611	(6.359.826)	44.518.785

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

Com referência a 31 de dezembro de 2020 e 2019, não foram identificados indícios de perdas por imparidade no *goodwill*.

7. Ativos intangíveis

No decurso dos exercícios de 2020 e 2019, o movimento ocorrido na rubrica de ativos intangíveis, foi conforme segue:

	Programas de computador	Total
Custo de aquisição		
Saldo a 1 de janeiro de 2019	596.100	596.100
Aquisições	915	915
Outras transferências / abates	-	-
Saldo a 31 de dezembro de 2019	597.015	597.015
Aquisições	-	-
Outras transferências / abates	-	-
Saldo a 31 de dezembro de 2020	597.015	597.015
Amort. acumuladas e perdas por imparidade		
Saldo a 1 de janeiro de 2019	527.309	527.309
Amortizações (Nota 29)	19.620	19.620
Saldo a 31 de dezembro de 2019	546.929	546.929
Amortizações (Nota 29)	18.705	18.705
Saldo a 31 de dezembro de 2020	565.634	565.634
Valor líquido a 31 de dezembro de 2019	50.086	50.086
Valor líquido a 31 de dezembro de 2020	31.381	31.381

8. Outros investimentos financeiros

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

	2020	2019
Sita Group Foundation	192.177	192.177
	192.177	192.177

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

9. Ativos e passivos por impostos diferidos

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

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

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, foi de 21%. No caso das diferenças temporárias, a taxa utilizada foi de 25,5%, quando se entendeu como provável a tributação das diferenças temporárias no período estimado de aplicação da referida taxa.

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 exercícios de 2019 e 2020, são como segue:

	A 1 de janeiro de 2020	Demonstração dos resultados (Nota 31)	A 31 de dezembro de 2020
Ativos por impostos diferidos			
Perdas por imparidade em ativos fixos	1.499.474	(734.473)	765.001
Perdas por imparidade em inventários	1.325.617	(955.196)	370.421
Responsabilidade com benefícios pós-emprego	217.362	(62.575)	154.787
Perdas por imparidade de contas a receber	132.101	6.907	139.008
Prejuízos fiscais reportáveis	2.820.242	(2.820.242)	-
Provisões não aceites fiscalmente	5.100	-	5.100
	5.999.896	(4.565.579)	1.434.317
Passivos por impostos diferidos			
Reavaliação de ativos tangíveis	5.240	(2.138)	3.102
	5.240	(2.138)	3.102
		(4.563.441)	

	A 1 de janeiro de 2019	Demonstração dos resultados (Nota 31)	A 31 de dezembro de 2019
Ativos por impostos diferidos			
Perdas por imparidade em ativos fixos	2.860.104	(1.360.630)	1.499.474
Perdas por imparidade em inventários	1.380.775	(55.158)	1.325.617
Responsabilidade com benefícios pós-emprego	290.595	(73.233)	217.362
Perdas por imparidade de contas a receber	182.469	(50.368)	132.101
Prejuízos fiscais reportáveis	162.242	2.658.000	2.820.242
Provisões não aceites fiscalmente	5.100	-	5.100
	4.881.285	1.118.611	5.999.896
Passivos por impostos diferidos			
Reavaliação de ativos tangíveis	5.635	(395)	5.240
	5.635	(395)	5.240

→ **Prejuízos fiscais reportáveis**

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

A Empresa considera que são recuperáveis parte dos prejuízos fiscais reportáveis, através da sua utilização na redução do resultado tributável futuro.

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 15,9 milhões de Euros.

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

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2020	Ano limite para dedução
2018	278.962	2025
2019	19.035.111	2026
2020 (estimativa)	15.899.512	2032
	35.213.585	

10. Outros créditos a receber

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de outros créditos a receber correntes e não correntes detalha-se como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Outros devedores	10.143.032	4.547.307	7.384.456	4.217.387
Adiantamentos a fornecedores	995.600	-	394.018	-
Imposto sobre o rendimento a receber (REGTS - Nota 14)	-	-	72.862	-
Acréscimos de rendimentos	185.614	-	80.915	-
Imparidades de créditos a receber	(355.831)	-	(355.831)	-
	10.968.415	4.547.307	7.576.420	4.217.387

→ **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
Partes relacionadas (Nota 35)	25.807	-	4.800.484	2.683.072
Pessoal	653.136	-	797.883	-
IVA a receber das Representações	393.346	-	493.142	-
Cauções e garantias	339.771	-	339.771	-
Acordos de permuta	24.945	-	32.795	-
Reservas de Manutenção	8.090.937	-	-	-
Depósitos de garantia	-	4.547.307	-	1.534.315
Outros	615.090	-	920.381	-
	10.143.032	4.547.307	7.384.456	4.217.387
Imparidades	(355.831)	-	(355.831)	-
	9.787.201	4.547.307	7.028.625	4.217.387

Em 31 de dezembro de 2019 as rubricas “Partes relacionadas - não corrente” e “Depósitos de garantia”, referem-se, essencialmente, a depósitos de garantia: i) prestados à Azul S.A., no montante de 2.683.072 Euros e ii) prestados a outros *lessors*, no montante de 1.534.182 Euros.

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

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

→ **Acréscimos de rendimentos**

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

	2020	2019
Partes relacionadas (Nota 35)	176.000	71.300
Outros	9.614	9.615
	185.614	80.915

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

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de créditos a receber, nos exercícios de 2020 e 2019, é como segue:

	2020	2019
A 1 de janeiro	355.831	352.960
Aumentos	-	2.871
A 31 de dezembro	355.831	355.831

11. Clientes

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

	2020	2019
Partes relacionadas (Nota 35)	5.023.744	6.285.327
Clientes de cobrança duvidosa	528.880	528.880
Outros	624	1.128.218
	5.553.248	7.942.425
Imparidades	(718.181)	(691.094)
	4.835.067	7.251.331

Perdas por imparidade

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2020 e 2019, é como segue:

	2020	2019
A 1 de janeiro	691.094	890.038
Aumentos	27.087	1.446
Reduções	-	(200.390)
A 31 de dezembro	718.181	691.094

12. Diferimentos

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

	2020	2019
Partes relacionadas (Nota 35)	690.245	648.566
Rendas e alugueres	586.346	602.100
Seguros	7.029	7.013
Outros	329.136	65.867
	1.612.756	1.323.546

13. Inventários

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

	2020	2019
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo (Nota 24)	5.933.198	10.212.905
Perdas por imparidades de inventários	(1.452.633)	(5.198.500)
	4.480.565	5.014.405

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

O movimento ocorrido na rubrica de imparidades de inventários, nos exercícios de 2020 e 2019, é como segue:

	2020	2019
A 1 de janeiro	5.198.500	5.414.806
Aumentos	39	-
Reduções	(479.621)	(216.306)
Utilizações	(3.266.285)	-
A 31 de dezembro	1.452.633	5.198.500

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

14. Estado e outros entes públicos

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os saldos relacionados com o Estado e outros entes públicos detalham-se como segue:

	2020		2019	
	Ativo corrente	Passivo corrente	Ativo corrente	Passivo corrente
Imposto sobre o Valor Acrescentado - IVA	509.671	-	190.152	-
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares IRS	-	708.137	-	1.177.597
Contribuição para a Segurança Social	-	679.760	-	1.395.413
Outros	4.272	-	-	-
	513.943	1.387.897	190.152	2.573.010

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

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

	2020	2019
RETGS: Partes relacionadas (Nota 35)		
Pagamentos por conta	-	-
Retenções na fonte	-	90.082
Estimativa de IRC (Nota 31)	(27.300)	(17.220)
	(27.300)	72.862

15. Caixa e depósitos bancários

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o detalhe de caixa e depósitos bancários apresenta os seguintes valores:

	2020	2019
Caixa	10.541	10.541
Depósitos à ordem	9.634.770	199.891
Caixa e depósitos bancários	9.645.311	210.432

16. Capital Subscrito

Em 31 de dezembro de 2017 o capital social da Portugalia encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 3.000.000 ações com o valor nominal de 5 Euros, totalmente detido pela TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.

Por Deliberação Social Unânime, datada de 17 de dezembro de 2018, a acionista única TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., procedeu a um aumento de capital social em dinheiro, totalmente realizado, no montante de 2.100.000 Euros, através do aumento do valor nominal das ações existentes em 0,7 Euros, passando do atual valor nominal de 5 Euros para 5,7 Euros. Deste modo, em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o capital social da Empresa é representado por 3.000.000 ações com o valor nominal de 5,7 Euros.

17. Outras rubricas de capital

→ Outros instrumentos de capital próprio

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

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

→ **Reserva legal**

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

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

→ **Outras reservas**

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

→ **Resultados transitados**

De acordo com a deliberação da Assembleia Geral de Acionistas realizada em 25 de junho de 2020, o resultado líquido do exercício de 2019 foi transferido para resultados transitados.

18. Provisões

No decurso dos exercícios de 2020 e 2019 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Provisão para processos judiciais em curso	Outras provisões	Total
1 de janeiro de 2019	651	20.000	20.651
Aumentos	29	-	29
Reversões	(680)	-	(680)
Utilizações	-	-	-
31 de dezembro de 2019	-	20.000	20.000
Aumentos	-	-	-
Reversões	-	-	-
Utilizações	-	-	-
31 de dezembro de 2020	-	20.000	20.000

19. Responsabilidades por benefícios pós-emprego

Na sequência do processo de transformação em curso no Grupo TAP, em julho de 2018 teve início um programa de Pré-Reformas, ao qual tiveram acesso os tripulantes de cabine e os trabalhadores de terra e/ou situações devidamente aprovadas pela Comissão Executiva. Foram celebrados 8 em 2018 acordos de pré-reforma a que corresponde uma responsabilidade total de 607.007 Euros e 852.402 Euros, em 31 de dezembro 2020 e 2019 respetivamente.

A evolução das responsabilidades por serviços passados, refletidas no balanço em 31 de dezembro de 2020 e 2019, é conforme segue:

	2020	2019
Responsabilidades no início do exercício	852.402	1.139.589
Pagamentos	(245.395)	(287.187)
Responsabilidades no fim do exercício	607.007	852.402

Conforme mencionado na Nota 2.21., a Empresa constituiu, em 1 de janeiro de 2010, um plano de contribuições definidas para o pessoal navegante técnico ("PNT"). Este plano é gerido pelo Banco Português de Investimento ("BPI"), para o qual a Empresa contribui mensalmente com 6% sobre o ordenado, efetivamente auferido, dos pilotos, 14 vezes por ano. Os empregados efetuam contribuições de 1,5%, podendo, adicionalmente, efetuar contribuições suplementares entre 1% e 5%. Foi reconhecido, durante o exercício de 2020, um gasto na rubrica de gastos com o pessoal no montante de 738.342 Euros (2019: 770.182 Euros) relativo às contribuições efetuadas no ano a favor dos seus empregados (Nota 26).

20. Financiamentos obtidos

→ Dívida remunerada corrente e não corrente

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a dívida remunerada detalha-se como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Locação financeira	4.080	-	7.794	4.080
Total de financiamentos obtidos	4.080	-	7.794	4.080

→ **Dívida líquida remunerada**

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a dívida líquida remunerada detalha-se como segue:

	2020	2019
Financiamentos obtidos		
Não corrente	-	4.080
Corrente	4.080	7.794
	4.080	11.874
Caixa e depósitos bancários (Nota 15)		
Numerário	10.541	10.541
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	9.634.770	199.891
	9.645.311	210.432
Dívida líquida remunerada	(9.641.231)	(198.558)

→ **Locações financeiras**

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

	2020	2019
Até 1 ano	4.080	7.794
1 a 2 anos	-	4.080
	4.080	11.874

→ **Locações operacionais**

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

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

	2020	2019
Até 1 ano	22.181.675	24.883.953
1 a 2 anos	12.815.677	21.373.405
2 a 3 anos	6.077.486	12.397.365
3 a 4 anos	128.759	5.791.583
	41.203.597	64.446.306

Os contratos de locação operacional de aviões obrigam à constituição de depósitos de garantia que em 31 de dezembro de 2020 totalizavam 4.547.307 Euros (2019: 5.055.190 Euros) (Nota 10). Estes depósitos serão devolvidos à Empresa à medida que os aviões são restituídos aos locadores.

21. Outras dívidas a pagar

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

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Acréscimos de gastos	23.747.426	-	15.324.117	-
Outras contas a pagar	313.274	79.903.413	6.722.368	67.093.395
	24.060.700	79.903.413	22.046.485	67.093.395

→ Acréscimos de gastos

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de acréscimos de gastos decompõe-se como segue:

	2020	2019
Remunerações a liquidar	7.177.336	7.101.486
Manutenção - locação operacional	12.052.557	5.185.280
Partes relacionadas (Nota 35)	2.513.142	2.276.421
Outros acréscimos de gastos	2.004.391	760.930
	23.747.426	15.324.117

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

O aumento desta rubrica refere-se, essencialmente, à revisão da estimativa com a manutenção estrutural das aeronaves.

→ Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de outras contas a pagar corrente decompõe-se como segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Partes relacionadas (Nota 35)	114.858	79.903.413	5.622.332	66.386.492
Saldos credores de clientes	38.919	-	126.286	-
Pessoal	119.728	-	701.213	-
Outros	39.769	-	272.537	706.903
	313.274	79.903.413	6.722.368	67.093.395

Em 31 de dezembro de 2020, o saldo a pagar a partes relacionadas não correntes inclui 77.080.000 Euros, referente a suprimentos concedidos pela TAP SGPS, acrescido de juros.

Em 31 de dezembro de 2019, o saldo a pagar a partes relacionadas correntes inclui 5.500.000 Euros, referente a um empréstimo de curto prazo concedido pela TAP SGPS liquidado durante o exercício de 2020.

22. Fornecedores

O saldo da rubrica de fornecedores apresenta a seguinte composição em 31 de dezembro de 2020 e 2019:

	2020	2019
Fornecedores - conta corrente	9 935 030	1 418 214
Fornecedores - Partes relacionadas (Nota 35)	1 012 721	29 208
Fornecedores - faturas em receção e conferência	389 698	344 166
	11 337 449	1 791 588

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

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o detalhe dos ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos era o seguinte:

	2020	2019
Dividendos da participada SPdH	-	360.328
	-	360.328

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

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

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 rubrica vendas e serviços prestados tem a seguinte composição:

	2020	2019
Vendas	-	4.231
Partes relacionadas (Nota 35)	81.456.462	118.479.938
Serviços de <i>charter</i>	1.089.745	-
	82.546.207	118.484.169

O custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas em 2020 e 2019 foi como segue:

	2020	2019
Inventários iniciais (Nota 13)	10.212.905	8.903.083
Compras	(1.866.139)	3.173.555
Regularização de inventários (Notas 27 e 28)	539.339	499.943
Inventários finais (Nota 13)	(5.933.198)	(10.212.905)
	2.952.907	2.363.676

25. Fornecimentos e serviços externos

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 esta rubrica tem a seguinte composição:

	2020	2019
Conservação e reparação	24.791.399	36.677.698
Locação operacional de aeronaves	24.499.470	25.497.043
Rendas e alugueres	3.417.607	4.359.975
Trabalhos especializados	1.502.512	3.032.647
Alojamento e alimentação nas escalas	319.136	2.369.960
Transporte de material	579.811	1.050.218
Deslocações e estadas	323.182	481.886
Ferramentas e utensílios de desgaste rápido	294.127	403.504
Seguros	366.003	386.347
Limpeza, higiene e conforto	290.398	311.803
Combustíveis de aeronaves	271.977	-
Outros materiais e serviços consumidos	713.021	545.243
	57.368.643	75.116.324

A variação ocorrida nesta rubrica em 2020, face ao ano anterior, deve-se, essencialmente, à diminuição do fornecimento de serviços com a conservação e reparação de aeronaves e com a redução de trabalhos especializados, como resultado do impacto da pandemia COVID-19 no setor.

26. Gastos com o pessoal

Os gastos com o pessoal, incorridos durante os exercícios de 2020 e 2019, foram como segue:

	2020	2019
Remunerações fixas	22.868.659	25.615.317
Remunerações variáveis	4.388.031	8.294.428
Encargos sobre remunerações	5.099.191	6.794.156
Instrução de pessoal	690.507	1.033.449
Outros seguros de pessoal	1.159.995	850.605
Benefícios pós-emprego (Nota 19)	738.342	770.182
Custos de ação social	371.846	455.905
Seguro de acidentes de trabalho	320.226	326.915
Comparticipações de refeições	283.301	316.786
Uniformes e trajes de trabalho	123.465	166.287
Outros gastos com o pessoal	726.445	929.383
	36.770.008	45.553.413

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o número médio de colaboradores ao serviço da Empresa ascendeu a 622 e 698, respetivamente.

A diminuição verificada em 31 de dezembro de 2020 face a 2019 na rubrica Gastos com o pessoal decorre, essencialmente, da redução da atividade da Empresa em resultado da pandemia COVID-19, em especial no que respeita a adesão ao regime de *lay-off* com impactos ao nível da redução das remunerações fixas e dos encargos sociais sobre remunerações com um impacto de 4,1 milhões de Euros (Nota 1.1.4) e às remunerações variáveis com um impacto de 3,9 milhões de Euros.

27. Outros rendimentos

A rubrica de outros rendimentos é apresentada como segue:

	2020	2019
Outros rendimentos suplementares	3.102.844	989.924
Ganhos em inventários (Nota 24)	38.964	78.674
Outros rendimentos operacionais	380.905	62.723
	3.522.713	1.131.321

28. Outros gastos

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

	2020	2019
Perdas em inventários (Nota 24)	578.303	578.617
Perdas em ativos tangíveis	-	54.606
Serviços bancários	16.380	18.312
Impostos	106.054	1.400
Outros gastos operacionais	124.713	57.578
	825.450	710.513

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

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 as rubricas de gastos/reversões de depreciação e de amortização e imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis decompõem-se como segue:

	2020	2019
Depreciações de ativos tangíveis (Nota 4)		
Edifícios e outras construções	111.606	111.696
Equipamento básico	433.769	433.174
Equipamento de transporte	-	-
Ferramentas e utensílios	74.884	82.025
Equipamento administrativo	25.249	127.340
Outros ativos fixos tangíveis	3.096	4.367
	648.604	758.602
Amortização de ativos intangíveis (Nota 7)		
Programas de computador	18.705	19.620
	18.705	19.620
Amortização de goodwill (Nota 6)		
Goodwill	6.359.827	6.359.826
	6.359.827	6.359.826
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	7.027.136	7.138.048
Perdas por imparidade em ativos tangíveis (Nota 4)		
Equipamento básico	(512.898)	569.739
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	(512.898)	569.739

Em 2020 foi reconhecida uma reversão de imparidade relativamente à frota aérea no montante de 512.898 Euros sendo que em 2019 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 569.739 Euros, tendo em consideração as avaliações obtidas a esta data.

30. Juros e gastos/rendimentos similares suportados/obtidos

O detalhe dos juros e gastos/rendimentos similares suportados/obtidos dos exercícios de 2020 e 2019 é como segue:

	2020	2019
Juros suportados de partes relacionadas (Nota 35)	(2.934.405)	(2.289.893)
Juros suportados	(283)	(543)
Diferenças de câmbio	(2.493.923)	-
Juros e gastos similares suportados	(5.428.611)	(2.290.436)
Diferenças de câmbio	-	157.299
Juros obtidos	16	74
Outros rendimentos e ganhos financeiros	3.729.623	712.751
Juros e rendimentos similares obtidos	3.729.639	870.124

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a rubricas Outros rendimentos e ganhos financeiros inclui, essencialmente, o efeito da atualização financeira da estimativa de gastos com manutenção.

31. Imposto sobre o rendimento do exercício

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

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

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

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

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais da Empresa estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (cinco anos para a

Segurança Social), exceto quando tenha havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alongados ou suspensos. O Conselho de Administração entende que, as eventuais correções resultantes de revisões/inspeções por parte das autoridades fiscais àquelas declarações de impostos, não terão um efeito significativo nas demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2020 e 2019.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a decomposição do montante de imposto do exercício, reconhecido nas demonstrações financeiras, é conforme segue:

	2020	2019
Imposto corrente	27.300	17.220
Imposto diferido (Nota 9)	4.563.441	(1.119.006)
Diferenças de estimativa de imposto	12.538	-
	4.603.279	(1.101.786)

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

	2020	2019
Resultado antes de impostos	(19.247.170)	(12.483.177)
Taxa nominal de imposto	21%	21%
Imposto esperado	(4.041.906)	(2.621.467)
Diferenças permanentes	2.446.207	1.502.461
Prejuízo fiscal sem imposto diferido associado	3.338.898	-
Reversão de imposto diferido constituído anteriormente sobre prejuízos fiscais	2.820.242	-
Tributação autónoma	27.300	17.220
Insuficiência de estimativa imposto	12.538	-
	4.603.279	(1.101.786)
Taxa efetiva de imposto	-23,92%	8,83%

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

32. Resultados por ação

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

	2020	2019
Resultado atribuível ao acionista da PGA	(23.850.449)	(11.381.391)
Número médio ponderado de ações	3.000.000	3.000.000
Resultado básico e diluído por ação	(8,0)	(3,8)

33. Compromissos

Em 31 de dezembro de 2020 existiam compromissos financeiros, assumidos pela Portugália, relativos a rendas de locação operacional de aviões e reatores, no montante de 41.203.597 Euros (64.446.306 Euros em 31 de dezembro de 2019) (Nota 20).

34. Contingências

→ Ativos e passivos contingentes

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa não apresenta ativos e passivos contingentes passíveis de divulgação.

→ Garantias prestadas

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 as garantias prestadas pela Portugália decompõem-se conforme segue:

Entidade	2020	2019
ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.	7.349	7.349
	7.349	7.349

35. 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 são as seguintes:

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

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

Os saldos com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2020 e 2019 são como segue:

	2020						Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	SPdH	TAP ME Brasil	Cateringpor	UCS	
Cientes (Nota 11)	5 023 744	-	-	-	-	-	5 023 744
Diferimentos (Nota 12)	690 245	-	-	-	-	-	690 245
Acréscimos de rendimentos (Nota 10)	-	176 000	-	-	-	-	176 000
Outros créditos a receber corrente (Nota 10)	25 359	-	-	448	-	-	25 807
	5 739 348	176 000	-	448	-	-	5 915 796
Fornecedores (Nota 22)	(972 537)	(24 600)	17 729	-	(1 187)	(32 126)	(1 012 721)
Acréscimos de gastos (Nota 21)	(2 455 216)	-	(31 354)	-	-	(26 572)	(2 513 142)
Imposto sobre o rendimento a pagar (Nota 14)	-	(27 300)	-	-	-	-	(27 300)
Outras dívidas a pagar não correntes (Nota 21)	-	(79 903 413)	-	-	-	-	(79 903 413)
Outras dívidas a pagar correntes (Nota 21)	(114 229)	-	-	-	-	(629)	(114 858)
	(3 541 982)	(79 955 313)	(13 625)	-	(1 187)	(59 327)	(83 571 434)

	2019						Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	Azul S.A.	SPdH	UCS		
Cientes (Nota 11)	6 285 327	-	-	-	-	-	6 285 327
Diferimentos (Nota 12)	9 909	-	638 657	-	-	-	648 566
Acréscimos de rendimentos (Nota 10)	-	71 300	-	-	-	-	71 300
Imposto sobre o rendimento a receber (Nota 14)	-	72 862	-	-	-	-	72 862
Outros créditos a receber não corrente (Nota 10)	-	-	2 683 072	-	-	-	2 683 072
Outros créditos a receber corrente (Nota 10)	3 039 368	811 269	937 518	6 993	5 336	-	4 800 484
	9 334 604	955 431	4 259 247	6 993	5 336	-	14 561 611
Fornecedores (Nota 22)	(10 358)	(18 850)	-	-	-	-	(29 208)
Acréscimos de gastos (Nota 21)	(1 557 273)	-	(610 437)	(19 100)	(89 611)	-	(2 276 421)
Outras dívidas a pagar não correntes (Nota 21)	-	(66 386 492)	-	-	-	-	(66 386 492)
Outras dívidas a pagar correntes (Nota 21)	(21 306)	(5 600 130)	-	-	(896)	-	(5 622 332)
	(1 588 937)	(72 005 472)	(610 437)	(19 100)	(90 507)	-	(74 314 453)

As transações com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2020 e 2019 são como segue:

	2020							Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	Azul S.A.	SPdH	TAP ME Brasil	Cateringpor	UCS	
Vendas e serviços prestados	81 456 462	-	-	-	-	-	-	81 456 462
Compras e serviços recebidos	(2 171 298)	(64 001)	(13 831 715)	(320 278)	(49 341)	(5 325)	(7 709)	(16 449 667)
Gastos com o pessoal	(200 639)	-	-	-	-	-	(308 399)	(509 038)
Outros ganhos operacionais	71 873	-	2 347 067	-	-	-	-	2 418 940
Imposto sobre o rendimento	-	(12 538)	-	-	-	-	-	(12 538)
Juros suportados (Nota 30)	-	(2 934 405)	-	-	-	-	-	(2 934 405)
	79 156 398	(3 010 944)	(11 484 648)	(320 278)	(49 341)	(5 325)	(316 108)	63 969 754

	2019							Total
	TAP S.A.	TAP SGPS	Azul S.A.	SPdH	UCS			
Vendas e serviços prestados	118 479 938	-	-	-	-	-	-	118 479 938
Compras e serviços recebidos	(1 406 088)	(194 700)	(26 135 198)	(249 488)	(3 600)	(444 613)	(3 825)	(27 989 299)
Gastos com o pessoal	(159 697)	-	(8 873)	-	-	-	-	(168 570)
Outros ganhos operacionais	59 359	-	2 006 317	5 182	-	-	-	2 070 858
Juros suportados (Nota 30)	-	(2 289 893)	-	-	-	-	-	(2 289 893)
	116 973 512	(2 484 593)	(24 137 754)	(247 906)	(448 438)	(3 825)	(3 825)	89 654 821

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

Adicionalmente às operações acima mencionadas, a Empresa, no âmbito do normal desenvolvimento da sua atividade de transporte aéreo, mantém relações comerciais, essencialmente de code-share, com a Azul e Aigle Azur.

Estas transações são realizadas em termos e condições semelhantes aos praticados nos acordos comerciais habitualmente celebrados com outras companhias aéreas. Devido à alteração mencionada acima da estrutura acionista da empresa mãe do Grupo, as transações divulgadas com estas entidades são apenas referentes ao período de janeiro a agosto de 2020. À data de 31 de dezembro de 2020, as referidas Empresas não são consideradas partes relacionadas.

Os termos ou condições entre a Empresa e as partes relacionadas são, substancialmente, idênticos aos termos que normalmente seriam contratados entre entidades independentes em operações comparáveis. Os membros do Conselho de Administração foram considerados como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa, sendo remunerados, exclusivamente pelas funções exercidas na TAP SGPS, não auferindo qualquer remuneração pelas funções exercidas na Portugália.

36. Custos com revisão legal de contas

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os honorários com serviços de revisão legal de contas ascenderam a 18.938 Euros.

37. Eventos subsequentes

Celebração de acordos de emergência com os sindicatos representativos de trabalhadores do Grupo TAP 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 S.A., 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 S.A., 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 do Grupo TAP. A 28 de fevereiro de 2021, a o Grupo 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 do Grupo 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 do Grupo TAP não sindicalizados iriam beneficiar 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.

O Grupo 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.

38. Proposta de aplicação do resultado líquido do exercício

A Portugalia – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A., apresentou um resultado líquido negativo no montante de -23.850.449 Euros no exercício de 2020.

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

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

39. Outras informações

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

CONTABILISTA CERTIFICADO

João Carlos da Silva Bernardes

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho
Presidente

José Manuel Silva Rodrigues
Vogal

Ramiro José Oliveira Sequeira
Presidente da Comissão Executiva

Alexandra Margarida Vieira Reis
Vogal da Comissão Executiva



Certificação Legal das Contas

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 79.589.280 euros e um total de capital próprio negativo de 37.755.227 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 23.850.449 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações nos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de dezembro de 2020 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Chamamos a atenção para a divulgação constante nas nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 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.

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

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

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

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt

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

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

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) do suporte financeiro dos acionistas, (iii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto aos impactos nas condições de aprovação do auxílio por parte da Comissão Europeia.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura da Entidade, 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 da Entidade 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 da Entidade se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

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

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

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

23 de junho de 2021

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



Hugo Miguel Patrício Dias, R.O.C.

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

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

A
SN S

Em conformidade com a legislação em vigor e com o nosso mandato, vimos submeter à Vossa apreciação o nosso Relatório e Parecer que abrange a atividade por nós desenvolvida e os documentos de prestação de contas da Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (“Empresa”), relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

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

No âmbito das nossas funções, examinámos as demonstrações financeiras, preparadas de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro do Sistema de Normalização Contabilística, que incluem o Balanço em 31 de dezembro de 2020, a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações nos Capitais Próprios e a Demonstração dos Fluxos de Caixa para o exercício findo naquela data e o respetivo Anexo.

Revimos o Relatório de Gestão de 2020, preparado pelo Conselho de Administração, e a proposta de aplicação de resultados nele expressa, tendo verificado que naquele documento, bem como no anexo às demonstrações financeiras, são incluídas divulgações sobre o impacto do vírus Covid-19 e sobre o Plano de Reestruturação (aprovado pela TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. em 2 de dezembro de 2020, tendo sido submetido pelo Estado Português à Comissão Europeia, em 10 de dezembro de 2020 e que se encontra nesta data ainda em apreciação por parte daquela entidade), sendo que o futuro das operações da Empresa dependerá significativamente dos termos em que aquele plano venha a ser aprovado e da evolução dos impactos do vírus Covid-19.

Também revimos a Certificação Legal das Contas, emitida pelos revisores oficiais de contas da Empresa, a qual não contendo reservas nem ênfases, inclui uma “Incerteza material relacionada com a continuidade” das operações da Portugália, continuidade esta que assume o auxílio de Estado ao Grupo TAP (sob a forma de empréstimo no montante até 1,2 mil milhões de euros) e a concretização de um Plano de Reestruturação, assente num conjunto de medidas de recuperação da receita e de redução de gastos, perspectivando uma evolução favorável dos impactos do Covid-19 e a respetiva aprovação formal e definitiva por parte da Comissão Europeia. Atento a estas dificuldades e incertezas, que poderão justificar necessidades

adicionais de recursos financeiros, o Conselho de Administração entende que a continuidade das operações e os níveis de liquidez necessários estão assegurados.

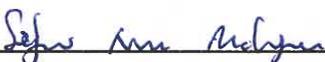
Por outro lado, tendo em consideração que a posição financeira da Empresa evidencia que as disposições previstas no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais lhe são aplicáveis, é desejável que a Administração continue a desenvolver e a implementar as medidas que se manifestem adequadas para a inversão desta situação.

Adicionalmente, nos termos dos nº 1 e nº 2 do artigo 54º do Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro, o órgão de fiscalização deve aferir no respetivo relatório o cumprimento da exigência de apresentação de fiscalização anual de boas práticas de governo societário, do qual deve constar informação atual e completa sobre todas as matérias reguladas na legislação aplicável do Regime Jurídico do Sector Público Empresarial. O Conselho Fiscal declara que nos termos da legislação mencionada acima, os documentos de prestação de contas da Empresa de 2020, contém a informação relevante, sobre esta matéria.

Face ao exposto, tendo em consideração a matéria descrita na secção "Incerteza material relacionada com a continuidade" da Certificação Legal das Contas, bem como as matérias descritas nos dois parágrafos anteriores deste Relatório, é nosso parecer que as demonstrações financeiras supra referidas e o Relatório de Gestão, bem como a proposta de aplicação de resultados nele expressa, estão de acordo com as disposições contabilísticas, legais e estatutárias aplicáveis, pelo que poderão ser aprovados em Assembleia Geral de Acionistas.

Manifestamos ao Conselho de Administração e aos serviços da Empresa o nosso apreço pela colaboração prestada, bem como a disponibilidade dos seus colaboradores no esclarecimento das questões colocadas.

Lisboa, 23 de junho de 2021



Sérgio Sambade Nunes Rodrigues

Presidente



Baker Tilly, PG & Associados, SROC, Lda.

Representada por Paulo Jorge Duarte Gil Galvão André

Membro Vogal Efetivo



Maria Susana da Mota Furtado e Almeida Rodrigues

Membro Vogal Efetivo