

## Comunicado de Resultados

### Resultados do 3º Trimestre e a 30 de setembro de 2021

**Lisboa, Portugal, 25 de novembro de 2021:** Transportes Aéreos Portugueses, S.A. ("TAP", "Empresa" ou "Companhia") informa sobre os resultados do 3º trimestre de 2021 ("3T21") e resultados acumulados a 30 de setembro de 2021 ("9M21").

A informação financeira apresentada neste documento refere-se às demonstrações financeiras consolidadas não auditadas (e, por conseguinte, sujeitas a ajustamentos) da TAP, preparadas em conformidade com as Normas Internacionais de Relato Financeiro adotadas pela União Europeia (IFRS). A revisão deste documento não dispensa a leitura da secção "Advertências".

#### **Destques do 3º Trimestre de 2021:**

- Crescimento do número de passageiros para 2.107 mil, +127% vs o 2º trimestre de 2021 ("2T21")
- Aumento do número de partidas para 20.622, +64,4% vs o 2T21
- Receitas de EUR 443,7 milhões, + 90,3 % vs o 2T21
- EBITDA recorrente positivo, pela 1ª vez após o surgimento da pandemia de COVID-19, de EUR 65,6 milhões, um aumento de EUR 120,4 milhões vs o 2T21
- A 30 de setembro de 2021, posição de Caixa de EUR 397,6 milhões e dívida financeira bruta (excluindo passivos de locação sem opção de compra) de EUR 2,7 mil milhões que inclui o empréstimo da República Portuguesa de EUR 1,2 mil milhões

**Mensagem da CEO da TAP, Christine Ourmières-Widener:** *"A abertura das fronteiras nos principais mercados da TAP está refletida na sua performance financeira dando-nos o primeiro sinal de uma recuperação lenta de um período difícil e desafiante para a indústria da aviação, para a Companhia e para os seus stakeholders. Estamos cautelosamente confiantes que esta tendência será sustentável e que será refletida na situação financeira da TAP."*

#### **3º Trimestre de 2021:**

- O mundo e a Europa assistiram a um crescimento da vacinação que permitiu um levantamento gradual das restrições nas fronteiras e uma recuperação ao longo do verão para a maior parte dos destinos em que a TAP opera. No entanto o Brasil, um mercado que representava mais de 20% das vendas pré pandemia, reabriu apenas em 1 de setembro de 2021.
- Em resultado, a TAP apresentou um crescimento de 127,0% no número de passageiros no 3T21 quando comparado com o trimestre anterior e +144,7% quando comparado com o período homólogo de 2020 ("3T20"). Em ASKs houve um crescimento de +75,7% quando comparado com o trimestre anterior com um aumento no *load factor* de 18,3 p.p. quando comparado com o 2T21.
- O aumento de EUR 210,5 milhões nas receitas operacionais para EUR 443,7 milhões (+90,3% comparado com o trimestre anterior) foi impulsionado pelo aumento nas receitas de passageiros que aumentaram EUR 214,9 milhões alcançando EUR 368,5 milhões (+139,9% vs 2T21) com os RPKs a apresentar um aumento similar (+142,4%) quando comparados com o 2T21. O segmento de carga e correio continuou a sua boa performance com receitas de EUR 57,0 milhões apresentando, no entanto, um pequeno decréscimo vs o 2T21 (-5,0%). A Manutenção já reflete alguma recuperação do sector com um aumento de 39,4% para EUR 14,2 milhões.
- Enquanto as receitas quase duplicaram, os custos operacionais alcançaram EUR 489,5 milhões o que mostra um aumento modesto de +27,9% quando comparados com o 2T21. Este aumento é maioritariamente explicado pelos custos com combustíveis e custos de tráfego das operações que aumentaram +71,4% e +76,1% respetivamente.
- Nos custos com pessoal, e apesar da diminuição de 114 colaboradores no trimestre, verificou-se uma subida de 11,7% maioritariamente devido aos custos variáveis em resultado da recuperação da atividade. A maioria das saídas de colaboradores este trimestre foram voluntárias mas também já se verificaram saídas no contexto do despedimento coletivo que começou a 1 de setembro e terminou a 16 de outubro de 2021.
- O Resultado Operacional (EBIT) registou um valor negativo de EUR -45,9 milhões no 3T21 (valor que compara com EUR -149,6 milhões no 2T21 e EUR -182,6 milhões no 3T20), uma melhoria que resulta não

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

Capital Social: €503.500.000,00 / Capital Próprio €-1.371.466.128,00 | Sede: Edifício 25 do Aeroporto de Lisboa, 1700-008 Lisboa | Matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e pessoa coletiva 500 278 725

**Relações com Investidores**  
investors@tap.pt

**Informação disponível em:**  
www.tapairportugal.com

apenas da recuperação da atividade mas também das medidas de reestruturação. O EBITDA<sup>1</sup> recorrente registou, pela primeira vez desde que a pandemia de COVID-19 começou, um valor positivo de EUR 65,6 milhões no 3T21.

- O Resultado Líquido foi de EUR -134,5 milhões no 3Q21, um ligeiro decréscimo de EUR 6,4 milhões quando comparado com o 2T21, com um forte impacto negativo na demonstração de resultados das diferenças de câmbio, sendo a maior parte sem impacto em caixa.
- A posição de caixa e equivalentes era de EUR 397,6 milhões a 30 de setembro 2021.

### **Resultados a 30 de setembro de 2021:**

- As receitas a 30 setembro 2021 foram marcadas pela recuperação do tráfego de Verão mas ainda 67% abaixo de 2019, com o Brasil a abrir fronteiras apenas no início de setembro e os EUA ainda fechados. Desta forma, o total de receitas operacionais alcançaram EUR 826,8 milhões ligeiramente abaixo em 1,7% quando comparado com o mesmo período em 2020 ("9M20"). Para este resultado contribuiu o decréscimo em receitas de passageiros de EUR 91,2 milhões (-13,0% YoY), o qual foi parcialmente compensado pelo segmento de carga e correio, que aumentou EUR 81,9 milhões (+102,8% YoY).
- Os ASKs continuaram a aumentar YoY embora a um ritmo moderado (+1,4%) e o *load factor* progrediu para uma média de 58,7% nos 9M21 dados os maiores níveis atingidos durante a estação de verão (quase 70%).
- O total de custos operacionais ascenderam a EUR 1.250,0 milhões nos 9M21, um decréscimo de EUR 201,4 milhões (-13,9%) quando comparados com os 9M20, maioritariamente explicados pela redução material na rubrica de depreciações e amortizações (EUR -81,0 milhões) e custos com operações de tráfego (EUR -35,7 milhões). Nos custos com pessoal, o *headcount* apresenta menos 1.820 colaboradores do que um ano antes, com custos 5,3% mais baixos.
- O Resultado Operacional (EBIT) aumentou em EUR 187,0 milhões YoY para EUR -423,2 milhões e o EBIT recorrente foi de EUR -447,1 milhões, em resultado da reversão parcial da provisão de reestruturação de EUR 23,8 milhões. O EBITDA aumentou em EUR 106,0 milhões para EUR -75,2 milhões.
- O Resultado Líquido a 30 setembro 2021 foi negativo em EUR 627,6 milhões, o que representa uma melhoria de EUR 73,0 milhões quando comparado com o período homólogo. Para este resultado contribuiu o impacto negativo das diferenças de câmbio de EUR -125,3 milhões dos quais EUR 104,6 milhões são devidos à depreciação EUR/USD em rendas futuras e por isso sem impacto em caixa.
- A Companhia continuou o seu processo de redução e renovação de frota durante o último trimestre, com a saída de 1 Airbus A320 e a entrada de novas aeronaves (1 A321LR e 1 A320). A Companhia continua o processo de renovação da sua frota, assegurando que, no final do 3º trimestre, 65% dos aviões em operação são de última geração e altamente eficientes do ponto de vista energético. Em termos de consumo de combustível, estes aviões conseguem poupar mais 20% de fuel do que os modelos prévios (que têm vindo a sair) emitindo menos CO2.
- Em relação à dívida financeira bruta (excluindo passivos de locação sem opção de compra) e comparando com os valores de 30 de junho 2021, houve um aumento de EUR 78,4 milhões, maioritariamente em resultado do aumento dos passivos de leasing com opção de compra (+ EUR 56,8 milhões).
- Caixa e equivalentes de Caixa decresceu em EUR 145,2 milhões desde 30 junho 2021 para EUR 397,6 milhões. Deverá ser feita uma nota ao esforço que a Companhia tem feito para pagar reembolsos de bilhetes, um valor que tem descido gradualmente.
- A Empresa continua a aguardar a aprovação do plano de reestruturação do Grupo TAP ("Plano de Reestruturação"), estando a trabalhar conjuntamente com o Governo Português para atingir esse objetivo.

---

<sup>1</sup> EBITDA Recorrente = Resultado Operacional + Depreciação, amortização e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes

Entretanto a TAP está focada em continuar a implementação das medidas de reestruturação e em repor as suas operações servindo os seus destinos novos e tradicionais.

## PRINCIPAIS INDICADORES OPERACIONAIS

TAP, S.A. Consolidado	3T21	2T21	3T20	Variação (%)		9M21	9M20	Variação	
				3T21 vs 2T21	3T21 vs 3T20			Abs.	%
Passageiros ('000)	2.107	928	861	+127,0%	+144,7%	3.428	3.862	-434	-11,2%
RPK (milhões)	5.277	2.177	1.876	+142,4%	+181,4%	8.461	9.738	-1.277	-13,1%
ASK (milhões)	7.914	4.503	3.266	+75,7%	+142,3%	14.424	14.224	200	+1,4%
Load Factor (%)	66,7	48,3	57,4	+18,3 p.p.	+9,3 p.p.	58,7	68,5	-9,8 p.p.	s.s.
Block Hours	63.578	38.865	29.182	+63,6%	+117,9%	123.522	113.319	10.203	+9,0%
Número de Partidas	20.622	12.546	10.304	+64,4%	+100,1%	39.306	37.400	1.906	+5,1%
Etapa média (km)	2.079	2.091	1.904	-0,6%	+9,2%	2.132	1.999	132	+6,6%
Quadro do Pessoal Ativo (final do período) <sup>1)</sup>	6.690	6.804	8.510	-1,7%	-21,4%	6.690	8.510	-1.820	-21,4%

1) Não inclui pessoal sem colocação e não ativo.

## PRINCIPAIS INDICADORES FINANCEIROS

TAP, S.A. Consolidado	3T21	2T21	3T20	Variação (%)		9M21	9M20	Variação	
				3Q21 vs 2Q21	3Q21 vs 3Q20			Abs.	%
Rendimentos Operacionais (milhões €)	443,7	233,2	195,2	+90,3%	+127,3%	826,8	841,3	-14,4	-1,7%
Rendimentos de Passagens (milhões €)	368,5	153,6	154,6	+139,9%	+138,4%	608,8	700,0	-91,2	-13,0%
Rendimentos de Carga e Correio (milhões €)	57,0	60,0	26,4	-5,0%	+115,7%	161,5	79,7	81,9	+102,8%
EBITDA Recorrente (milhões €) <sup>1)</sup>	65,6	-54,9	-48,7	>+200%	>+200%	-99,1	-172,9	73,8	+42,7%
Margem EBITDA Recorrente	14,8%	-23,5%	-24,9%	s.s.	s.s.	-12,0%	-20,5%	s.s.	s.s.
Resultado Operacional (EBIT) (milhões €)	-45,9	-149,6	-182,6	+69,4%	+74,9%	-423,2	-610,2	187,0	+30,6%
Margem EBIT	-10,3%	-64,2%	-93,6%	s.s.	s.s.	-51,2%	-72,5%	s.s.	s.s.

1) EBITDA = Resultado Operacional + Depreciação, amortização e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes

## FINANCIAMENTOS E OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	30 -Set-21	30 -Jun-21	Variação	
			Abs.	%
<b>Dívida Financeira</b>	<b>2.748,8</b>	<b>2.670,4</b>	<b>78,4</b>	<b>+2,9%</b>
Empréstimos bancários e obrigações	950,0	942,4	7,5	+0,8%
Financiamento Estado Português	1.252,2	1.238,2	14,0	+1,1%
Passivos de locação com opção de compra	546,6	489,8	56,8	+11,6%
<b>Caixa e equivalentes</b>	<b>397,6</b>	<b>542,8</b>	<b>-145,2</b>	<b>-26,8%</b>
<b>Dívida Financeira Líquida</b>	<b>2.351,2</b>	<b>2.127,6</b>	<b>223,6</b>	<b>+10,5%</b>
<b>Passivos de locação sem opção de compra</b>	<b>2.012,7</b>	<b>2.019,9</b>	<b>-7,2</b>	<b>-0,4%</b>

## DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	3T21	2T21	3T20	Variação (%)		9M21	9M20	Variação	
				3T21 vs 2T21	3T21 vs 3T20			Abs.	%
<b>Rendimentos operacionais</b>	<b>443,7</b>	<b>233,2</b>	<b>195,2</b>	<b>+90,3%</b>	<b>+127,3%</b>	<b>826,8</b>	<b>841,3</b>	<b>-14,4</b>	<b>-1,7%</b>
Passagens	368,5	153,6	154,6	+139,9%	+138,4%	608,8	700,0	-91,2	-13,0%
Manutenção	14,2	10,2	8,9	+39,4%	+58,6%	31,0	47,4	-16,4	-34,5%
Carga e Correio	57,0	60,0	26,4	-5,0%	+115,7%	161,5	79,7	81,9	+102,8%
Outros rendimentos	4,0	9,4	5,2	-57,4%	-23,7%	25,5	14,2	11,3	+79,7%
<b>Gastos operacionais</b>	<b>489,5</b>	<b>382,8</b>	<b>377,8</b>	<b>+27,9%</b>	<b>+29,6%</b>	<b>1.250,0</b>	<b>1.451,4</b>	<b>-201,4</b>	<b>-13,9%</b>
Combustível para aeronaves	102,0	59,5	43,4	+71,4%	+134,9%	199,0	206,4	-7,3	-3,6%
Custos Operacionais de Tráfego	122,5	69,5	62,9	+76,1%	+94,7%	245,1	280,8	-35,7	-12,7%
Custos com o Pessoal	92,7	83,0	90,4	+11,7%	+2,5%	295,0	311,7	-16,7	-5,3%
Gastos com manutenção de aeronaves	6,4	3,2	2,3	+103,0%	173,8%	16,2	17,4	-1,2	-6,8%
Custo dos materiais consumidos	7,1	2,6	6,7	+174,8%	+4,9%	15,0	36,1	-21,1	-58,4%
Custos comerciais, marketing e comunicação	18,6	13,1	10,2	+41,9%	+82,1%	42,0	59,2	-17,2	-29,1%
Imparidade de contas a receber, inventários e Provisões	0,4	28,8	-0,6	-98,6%	+163,1%	30,2	9,1	21,1	>+200%
Outros gastos	28,5	28,4	28,4	+0,6%	+0,4%	83,4	93,5	-10,1	-10,8%
Reestruturação	0,0	-23,9	0,6	s.s.	s.s.	-23,8	2,3	-26,2	>-200%
Outros itens não recorrentes	0,0	0,0	3,2	s.s.	s.s.	0,0	6,0	-6,0	-100,0%
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	111,4	118,6	130,2	-6,1%	-14,4%	348,0	429,0	-81,0	-18,9%
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>-45,9</b>	<b>-149,6</b>	<b>-182,6</b>	<b>+69,4%</b>	<b>+74,9%</b>	<b>-423,2</b>	<b>-610,2</b>	<b>187,0</b>	<b>+30,6%</b>
<b>Margem EBIT</b>	<b>-10,3%</b>	<b>-64,2%</b>	<b>-93,6%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>	<b>-51,2%</b>	<b>-72,5%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>
<b>EBIT Recorrente <sup>1)</sup></b>	<b>-45,9</b>	<b>-173,5</b>	<b>-178,8</b>	<b>+73,6%</b>	<b>+74,4%</b>	<b>-447,1</b>	<b>-601,8</b>	<b>154,8</b>	<b>+25,7%</b>
<b>Margem EBIT Recorrente</b>	<b>-10,3%</b>	<b>-74,4%</b>	<b>-91,6%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>	<b>-54,1%</b>	<b>-71,5%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	8,6	8,4	8,2	+3,3%	+4,8%	25,2	25,2	0,1	0,2%
Juros e gastos similares suportados	-76,7	-75,8	-58,7	-1,2%	-30,5%	-225,9	-177,9	-48,0	-27,0%
Gastos <i>overhedge</i> - Efeito Covid	0,0	1,1	-6,6	s.s.	s.s.	8,7	-142,9	151,6	+106,1%
Diferenças de câmbio líquidas	-62,4	46,9	97,6	-233,0%	-164,0%	-125,3	39,6	-164,8	-416,4%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-176,3</b>	<b>-168,9</b>	<b>-142,2</b>	<b>-4,4%</b>	<b>-24,0%</b>	<b>-740,5</b>	<b>-866,3</b>	<b>125,8</b>	<b>+14,5%</b>
Imposto sobre o rendimento	41,8	40,9	23,5	+2,4%	+77,7%	112,9	165,6	-52,8	-31,9%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-134,5</b>	<b>-128,1</b>	<b>-118,7</b>	<b>-5,0%</b>	<b>-13,3%</b>	<b>-627,6</b>	<b>-700,6</b>	<b>73,0</b>	<b>+10,4%</b>
<b>EBITDA <sup>2)</sup></b>	<b>65,6</b>	<b>-31,0</b>	<b>-52,5</b>	<b>&gt;+200%</b>	<b>&gt;+200%</b>	<b>-75,2</b>	<b>-181,2</b>	<b>106,0</b>	<b>+58,5%</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>+14,8%</b>	<b>-13,3%</b>	<b>-26,9%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>	<b>-9,1%</b>	<b>-21,5%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>
<b>EBITDA Recorrente <sup>3)</sup></b>	<b>65,6</b>	<b>-54,9</b>	<b>-48,7</b>	<b>&gt;+200%</b>	<b>&gt;+200%</b>	<b>-99,1</b>	<b>-172,9</b>	<b>73,8</b>	<b>+42,7%</b>
<b>Margem EBITDA Recorrente</b>	<b>+14,8%</b>	<b>-23,5%</b>	<b>-24,9%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>	<b>-12,0%</b>	<b>-20,5%</b>	<b>s.s.</b>	<b>s.s.</b>

1) EBIT Recorrente = Resultado Operacional + Depreciação, amortização e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes

2) EBITDA Recorrente = Resultado Operacional + Depreciação, amortização e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes

**Eventos subsequentes:**

**INFORMAÇÃO SOBRE A RENÚNCIA DE ADMINISTRADOR**

- Por carta remetida no dia 30 de setembro de 2021 ao Presidente do Conselho de Administração da TAP, o Senhor Dr. João Weber Ramos dos Reis Gameiro apresentou a renúncia ao seu cargo de administrador da TAP, a qual produziu efeitos, nos termos da lei, no final do mês de outubro de 2021.
- Na sequência da renúncia apresentada pelo referido administrador, que integra a Comissão Executiva da TAP enquanto *Chief Financial Officer*, no dia 30 de setembro de 2021 ao final do dia, o Conselho de Administração da TAP deliberou alterar a composição da Comissão Executiva da TAP, mediante a substituição do administrador cessante pelo administrador Senhor Dr. Gonçalo Neves da Costa Monteiro Pires, com produção de efeitos a partir de 15 de outubro de 2021.

**SUBSTITUIÇÃO DO REPRESENTANTE PARA AS RELAÇÕES COM O MERCADO E COM A COMISSÃO DO MERCADO DE VALORES MOBILIÁRIOS**

- Em 15 de setembro 2021 a TAP designou como seu Representante para as Relações com o Mercado e com a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários ("CMVM"), em substituição do Senhor Dr. João Weber Ramos dos Reis Gameiro, que exercia a função até esta data, o Senhor Dr. Gonçalo Neves da Costa Monteiro Pires, Vogal do Conselho de Administração e membro da Comissão Executiva da TAP. Esta substituição do Representante para as Relações com o Mercado e com a CMVM produz efeitos na referida data.

## GLOSSÁRIO

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

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

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

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

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

## ADVERTÊNCIAS

Este documento foi elaborado pela TAP apenas para efeitos informativos e pode estar sujeito a alterações. Todos os dados incluídos no presente documento devem referir-se à data do presente documento. A TAP não tem qualquer obrigação de atualizar ou rever este documento.

A informação financeira incluída neste Comunicado de Divulgação de Resultados não foi auditada e por isso encontra-se ainda sujeita a ajustamentos.

A informação contida no presente documento não é nem deverá ser entendida como uma oferta (pública ou privada) de valores mobiliários emitidos pela TAP ou como um qualquer aconselhamento ou recomendação de investimento ou desinvestimento relativamente aos mesmos. As informações aqui contidas devem ser lidas em conjunto com todas as outras informações publicamente disponíveis. Qualquer pessoa que, a qualquer momento, pretenda transacionar valores mobiliários emitidos pela TAP ou outros instrumentos financeiros a eles indexados deve fazê-lo apenas com base no seu próprio julgamento quanto ao mérito ou à adequação dos valores mobiliários para o seu propósito e apenas com base nas informações públicas constantes da documentação relevante publicada pela TAP, tendo considerado todos os pareceres profissionais ou outros que entender necessários ou apropriados nas circunstâncias e não com base nas informações contidas neste documento.

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

As indicações futuras estão sujeitas a um conjunto de fatores e de incertezas que poderão fazer com que os resultados reais difiram materialmente daqueles que sejam mencionados nas indicações futuras, incluindo, mas não limitado a possíveis alterações na regulação, a indústria da aviação, a concorrência e as condições económicas. Indicações futuras podem ser identificadas no presente documento por palavras tais como "acredita", "espera", "antecipa", "projeta", "pretende", "procura", "estima", "futuro" ou por outras palavras ou expressões semelhantes, ou ainda por verbos conjugados no futuro ou no condicional.

Embora estas indicações reflitam as nossas expectativas atuais, as quais acreditamos serem razoáveis, os investidores e, em geral, todos os destinatários deste documento são advertidos de que as informações e indicações futuras que constam do presente documento estão sujeitas a vários riscos e incertezas, muitos dos quais difíceis de antecipar e fora do nosso controlo, que poderão fazer com que os resultados e os desenvolvimentos futuros difiram materialmente daqueles mencionados, subentendidos ou projetados pelas informações e indicações futuras constantes do presente documento. Todos os destinatários do presente documento são advertidos a não dar uma inapropriada importância às informações e indicações futuras que possam constar do mesmo, não sendo em particular aconselhável que estas informações e indicações futuras constituam a base ou sirvam de suporte a quaisquer contratos, compromissos ou decisões de investimento relativamente a valores mobiliários emitidos pela

TAP ou outros instrumentos financeiros a eles indexados. A TAP não assume nenhuma obrigação de atualizar, aditar ou rever qualquer informação ou indicação futura constante do presente documento.

A Administração da TAP entende que a preparação das demonstrações financeiras não auditadas da TAP em 30 de setembro de 2021 deve ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo por base (i) a aprovação pela Comissão Europeia, em 10 de junho de 2020, do auxílio do Estado Português ao Grupo TAP, sob a forma de um empréstimo no montante de EUR 1,2 mil milhões (tendo igualmente em consideração que o acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 19 de maio de 2021, que anulou a decisão inicial da Comissão Europeia relativa a este auxílio do Estado Português, suspendeu os efeitos dessa anulação na pendência da adoção de uma nova decisão pela Comissão Europeia, a qual foi efetivamente adotada por esta autoridade posteriormente, em 16 de julho de 2021), (ii) o projeto de Plano de Reestruturação aprovado pela TAP, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções efetuadas no que se refere à atividade da TAP por comparação com os níveis pré-pandemia de COVID-19, conjugada com uma estratégia de redução de frota, de custos operacionais e de investimento, não se podendo, contudo, excluir um eventual cenário de agravamento da situação pandémica ou de crescimento da atividade da TAP abaixo do que é estimado no projeto de Plano de Reestruturação em apreciação por parte da Comissão Europeia, (iii) a concessão de um auxílio do Estado Português à TAP, aprovado pela Comissão Europeia por decisão de 23 de abril de 2021, conforme subsequentemente alterada, a título de compensação de danos Covid-19 verificados durante o período de 19 de março a 30 de junho de 2020, no contexto do qual, em 24 de maio de 2021, foi realizado um aumento de capital da TAP, mediante a realização de uma entrada em dinheiro, no montante de EUR 462 milhões, pela República Portuguesa, através da DGTF, e a subscrição, pela mesma, de 92,4 milhões novas ações ordinárias representativas do capital social da TAP, com o valor nominal unitário de EUR 5, (iv) a expectativa, embora sem que exista qualquer compromisso ou certeza a esse respeito, quanto à obtenção de apoio financeiro, direto ou indireto, dos acionistas da TAP e/ou à capacidade de obtenção de recursos financeiros externos de que a TAP possa vir a necessitar, nomeadamente através da aprovação por parte da Comissão Europeia de subsequentes auxílios de Estado a título de compensação de danos Covid-19 que possam ter de ser concedidos à TAP até à aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, (v) bem como o compromisso e disponibilidade assumidos pelo Governo Português para trabalhar com a Comissão Europeia a fim de obter a aprovação do Plano de Reestruturação por esta autoridade, juntamente com as interações em curso com a Comissão Europeia sobre a adequação do Plano de Reestruturação, cujo propósito fundamental é o de assegurar a sustentabilidade financeira e económica, viabilidade e continuidade das operações do Grupo TAP.

Tendo em consideração a situação atual do Grupo TAP, a continuidade das suas operações encontra-se dependente (i) da aprovação do Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia; (ii) da obtenção de financiamento acionista, direto ou indireto, e/ou da obtenção de recursos financeiros externos que possam vir a ser necessários, e/ou da aprovação pela Comissão Europeia de apoios por compensação de danos COVID-19 até à data de aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia; e (iii) da evolução da pandemia COVID-19 e da evolução da atividade no setor do transporte aéreo, nomeadamente quanto aos cenários de um eventual agravamento da pandemia ou de um menor crescimento da atividade do Grupo TAP face ao que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, o que poderá originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos atualmente estimados. Os potenciais impactos dos referidos fatores na atividade operacional e financeira futura do Grupo TAP, bem como no setor do transporte aéreo, representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo TAP em manter a continuidade das suas operações.