

## Comunicado de Resultados

### Resultados do 2º Trimestre e 1º Semestre de 2021

**Lisboa, Portugal, 27 de agosto de 2021:** Transportes Aéreos Portugueses, S.A. ("TAP", "Empresa" ou "Companhia") informa sobre os resultados do 2º trimestre de 2021 ("2T21") e do 1º semestre de 2021 ("1S21").

A informação financeira apresentada neste documento refere-se às demonstrações financeiras consolidadas não auditadas (e por isso 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 de advertências.

#### **Destques do 2º Trimestre de 2021:**

Embora a atividade esteja ainda abaixo dos níveis pre-pandemia, a TAP registou uma recuperação no 2T21:

- Aumento do volume de passageiros para 928 mil, +136% do que no primeiro trimestre de 2021 ("1T21")
- Aumento do número de partidas para 12.546, mais de 100% vs o 1T21
- Receitas de EUR 233,2 milhões, + EUR 83,2 milhões vs o 1T21
- EBITDA recorrente de EUR -54,9 milhões, o que representa um aumento de EUR 54,9 milhões vs o 1T21
- Redução da frota através da saída de aeronaves menos eficientes e redução de custos operacionais, dando continuidade à implementação do plano de transformação da Empresa
- Aumento de capital de EUR 462 milhões realizado pela República Portuguesa, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças ("DGTF"), assegurando uma participação acionista direta de cerca de 92% no capital social da Empresa
- A 30 de junho de 2021, posição de Caixa de EUR 542,8 milhões e Dívida Financeira Bruta (excluindo passivos de locação sem opção de compra) de EUR 2.670,4 milhões que inclui o empréstimo da República Portuguesa de EUR 1.200 milhões

#### **2º Trimestre de 2021:**

- Crescimento de 136,1% no número de passageiros no 2T21 face ao trimestre anterior e de quase 23x o número do período homólogo do ano anterior ("2T20"), em resultado da abertura gradual dos mercados em que a TAP opera acompanhando a taxa de vacinação contra a pandemia de COVID-19. Em ASKs registou-se um crescimento em relação ao trimestre anterior de +124,4%, com um ligeiro decréscimo do *load factor* em cerca de 1,8 p.p. face ao 1T21.
- Aumento de receitas operacionais para EUR 233,2 milhões (+55,5% comparado com o trimestre anterior), acompanhado pelo crescimento dos RPK de +116,2% face ao 1T21, suportado no crescimento da receita de passageiros que registou um aumento de 77,2% face ao 1T21, atingindo EUR 153,6 milhões.
- Custos operacionais de EUR 382,8 milhões, o que representa um ligeiro aumento face ao 1T21 (+1.4%). No entanto, a segmentação destes custos mostra tendências importantes nas rubricas mais relevantes: crescimento nas rubricas dos custos com *fuel* e custos de tráfego (+58,3% e +31,1%, respetivamente), o que reflete o aumento da atividade e, por outro lado, observa-se já um forte decréscimo nos custos com pessoal (-30,4%) com a saída de 722 colaboradores durante o 2T21. De referir também o aumento dos custos com imparidades (EUR 28,8 milhões), sendo parte compensado com uma reversão na rubrica de custos com reestruturação (EUR 23,8 milhões).
- O resultado operacional (EBIT) registou um valor negativo de EUR -149,6 milhões no 2T21, que compara com EUR -227,7 milhões no 1T21 e EUR -272,2 milhões no 2T20.
- O EBITDA recorrente<sup>1</sup> registou um valor negativo de EUR -54,9 milhões no 2T21, o que representa uma melhoria material de EUR 54,9 milhões quando comparado com o trimestre anterior e de EUR 47,5 milhões quando comparado com o período homólogo de 2020.
- Resultado líquido negativo de EUR -128,1 milhões no 2T21, o que representa um acréscimo de EUR 237,0 milhões quando comparado com o 1T21 e de EUR 58,9 milhões face ao 2T20.

<sup>1</sup> EBITDA Recorrente = Resultados Operacionais + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade + Custos de reestruturação + Outros itens não recorrentes.

- Posição de caixa e equivalentes de EUR 542,8 milhões no final do trimestre, impactada pelo aumento de capital realizado em 24 maio de 2021 no contexto do auxílio de Estado à TAP, aprovado pela Comissão Europeia a título de compensação de danos COVID-19 verificados durante o período de 19 de março a 30 de junho de 2020 no valor de EUR 462 milhões.

#### **Destaques do 1º semestre de 2021:**

- Numa perspetiva global, a atividade no primeiro semestre de 2021 manteve-se bastante afetada pelos efeitos da pandemia e consequentes restrições à mobilidade.
- Receita total de EUR 383,1 milhões muito afetada pelas restrições do 1T21, com um decréscimo de 40,7% quando comparada com o mesmo período de 2020 ("1S20") e 73,6% abaixo do primeiro semestre de 2019 ("1S19"). A segmentação desta rubrica apresenta uma queda nas receitas de passageiros de EUR 305,2 milhões (-55,9% YoY), conduzindo o valor do 1S21 para EUR 240,3 milhões, parcialmente compensado pela melhor *performance* do segmento de carga e correio, que cresceu EUR 51,3 milhões (+96,3% YoY).
- Não obstante a subida encorajadora no 2T21 vs o 1T21, os ASKs no 1S21 apresentam um decréscimo de 40,6% quando comparados com o 1S20. Em relação aos níveis pré-COVID, este indicador está cerca de 73% abaixo do valor do 1S19, enquanto os RPK ainda apresentam um nível 83% abaixo de 2019.
- Os custos operacionais totais ascenderam a EUR 760,5 milhões no 1S21, um decréscimo de EUR 313,1 milhões (-29,2%) quando comparado com o 1S20, explicado maioritariamente pela redução material nas seguintes rubricas: custos com combustível (-40,4%), custos operacionais de tráfego (-43,7%), custos com pessoal (-8,6%), e depreciações e amortizações (-20,8%).
- Esta redução é o resultado das medidas de reestruturação executadas pela empresa, nomeadamente da diminuição do quadro de colaboradores - desde 31 de dezembro de 2020 um total de 1.302 colaboradores saiu da Empresa, o que representa uma redução de 16% na força de trabalho -, e da negociação dos acordos com os sindicatos através dos quais se definiram revisões salariais.
- O resultado operacional (EBIT) foi de EUR -377,4 milhões, registando um aumento de EUR 50,2 milhões YoY. Quando ajustado de itens não recorrentes e de custos de reestruturação, o EBIT recorrente é de EUR -401,2 milhões e o EBITDA recorrente é de EUR -164,7 milhões.
- O resultado líquido do 1S21 foi negativo em EUR 493,1 milhões, o que representa um aumento de EUR 88,8 milhões quando comparado com o período homólogo. As rubricas mais relevantes foram os juros (EUR -149,2 milhões) e as diferenças de câmbio (EUR -62,8 milhões), que estão na sua maior parte relacionadas com a depreciação do EUR face ao USD, no entanto sem um impacto imediato em caixa dado que respeita a rendas futuras. Pela positiva, o maior contributo (depois de EBIT) foi o valor positivo do *over hedge* de *jet fuel* de EUR 8,7 milhões.
- Redução líquida da frota de aeronaves através da saída durante este semestre de 2 Airbus A330 e 3 Airbus A320, enquanto entraram 1 A321LR e 2 A320 Neo. Os aviões que se juntaram à frota operacional da TAP reforçam a aposta da Empresa em aviões com consumos mais eficientes, e que permitem à TAP adaptar a sua operação de acordo com o ritmo da recuperação da procura.
- No que respeita ao capital próprio, deverá ser mencionado o aumento de capital de EUR 462 milhões que quase compensou o resultado líquido negativo do semestre. Com este aumento de capital pela República Portuguesa através da DGTF, o capital social da TAP aumentou de EUR 41,5 milhões para EUR 503,5 milhões, e a República Portuguesa, através da DGTF, tornou-se um acionista direto da TAP com uma participação de cerca de 92% no capital social da Empresa, sendo os remanescentes cerca de 8% diretamente detidos pela TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. ("TAP SGPS").
- No que respeita à dívida bruta, registou-se um aumento de EUR 80 milhões, em resultado do aumento do passivo de locação com opção de compra, bem como da subida dos juros capitalizados do empréstimo do Governo Português.

- A rubrica de Caixa e Equivalentes de Caixa aumentou de EUR 24 milhões para EUR 542,8 milhões, impactada pelo referido aumento de capital de EUR 462 milhões.
- Ainda de referir que em 24 de junho de 2021 foram eleitos os membros do Conselho de Administração da Empresa para o quadriénio 2021-2024, tendo este Conselho de Administração designado a Comissão Executiva da Empresa para o mesmo mandato no dia 28 de junho de 2021.
- A Empresa aguarda a aprovação do plano de reestruturação do Grupo TAP (“Plano de Reestruturação”) pela Comissão Europeia enquanto continua a desenvolver e a executar medidas para diminuir custos.
- O processo de apreciação deste Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia entrou recentemente numa nova fase processual (ver eventos subsequentes).
- A Comissão Europeia re-aprovou o auxílio de EUR 1,2 mil milhões à TAP SGPS e decidiu dar início a um procedimento de investigação aprofundada para complementarmente avaliar a conformidade do Plano de Reestruturação proposto e do correspondente auxílio com as condições estabelecidas nas regras da União Europeia relativas aos auxílios de Estado. A abertura desta investigação confere a Portugal e a terceiras partes interessadas a possibilidade de apresentarem observações e não prejudica o resultado final da investigação.

## **Eventos subsequentes:**

### **INÍCIO DE UM PROCESSO DE DESPEDIMENTO COLETIVO**

- Na prossecução da execução da proposta de Plano de Reestruturação que o Estado Português submeteu à Comissão Europeia no dia 10 de dezembro de 2020, e que ainda se encontra em apreciação por parte da Comissão Europeia, e no seguimento da celebração de Acordos Temporários de Emergência com todos os Sindicatos e da declaração da TAP como empresa em situação económica difícil (nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2021, de 14 de janeiro de 2021), a TAP implementou, entre fevereiro e junho de 2021, um conjunto de medidas laborais de cariz voluntário e consensual para os seus Colaboradores, nomeadamente rescisões por mútuo acordo, reformas antecipadas, pré-reformas, trabalho a tempo parcial, licenças sem vencimento, bem como candidaturas a vagas disponíveis na Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.
- Como consequência das referidas medidas voluntárias, a meta inicial de redimensionamento da proposta de Plano de Reestruturação submetida à Comissão Europeia no dia 10 de dezembro de 2020 pôde ser ajustada em baixa e permitiu que o número de trabalhadores elegível para medidas unilaterais fosse reduzido para 124 trabalhadores, ou seja, ajustado em cerca de 94% face ao número inicial previsto e imposto pelo Plano de Reestruturação.
- Assim, no dia 8 de julho de 2021 a TAP iniciou um procedimento de despedimento coletivo envolvendo estes 124 trabalhadores, o qual seguirá os seus trâmites de acordo com um calendário indicativo que se prevê concluir-se no último trimestre do corrente ano.
- Atualmente, e na sequência da adesão de 42 colaboradores às medidas de rescisão voluntária, o processo de despedimento coletivo abrange apenas 82 trabalhadores.

### **DECISÕES DA COMISSÃO EUROPEIA**

- De acordo com um comunicado de imprensa divulgado no dia 16 de julho de 2021 pela Comissão Europeia (“Comunicado de Imprensa da Comissão Europeia”), esta autoridade aprovou as seguintes duas decisões autónomas:

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

- A Comissão Europeia decidiu re-aprovar o empréstimo de emergência de EUR 1,2 mil milhões à TAP SGPS, que já havia anteriormente aprovado por decisão de 10 de junho de 2020, especificando a fundamentação para a aprovação do auxílio (relacionada com a situação do Grupo TAP e dos seus acionistas em junho de 2020), conforme exigido nos termos do acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 19 de maio de 2021 (processo T-465/20), que anulou a decisão inicial de auxílio de emergência, suspendendo simultaneamente os efeitos da anulação até à adoção de uma nova decisão pela Comissão Europeia.
- Por conseguinte, esta nova decisão da Comissão Europeia confirma a anterior decisão desta autoridade de 10 de junho de 2020, que entendeu que o referido auxílio de emergência de EUR 1,2 mil milhões era compatível com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e de acordo com os requisitos das Orientações da Comissão Europeia relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade (as "Orientações E&R").

**(ii) Plano de Reestruturação do Grupo TAP**

- De acordo com o Comunicado de Imprensa da Comissão Europeia, a 10 de junho de 2021 o Estado Português notificou a esta autoridade um auxílio à reestruturação de EUR 3,2 mil milhões, com o objetivo de financiar um plano de reestruturação da TAP SGPS, que estabelece um pacote de medidas para racionalizar as operações da TAP e para a redução de custos.
- No seguimento desta notificação do Estado Português, a Comissão Europeia decidiu dar início a um procedimento de investigação aprofundada para complementarmente avaliar a conformidade do plano de reestruturação proposto e do correspondente auxílio com as condições estabelecidas nas Orientações E&R.

**RESULTADOS DA ASSEMBLEIA GERAL DE OBRIGACIONISTAS "OBRIGAÇÕES TAP 2019-2023"**

- Na sequência da realização da Assembleia Geral de Obrigacionistas, referente à emissão "OBRIGAÇÕES TAP 2019-2023", com o ISIN PTTAPBOM0007, reunida em segunda convocação, no dia 19 de julho de 2021, pelas 16 horas (GMT+1) ("Assembleia Geral"), por ausência de quórum constitutivo na primeira data agendada, resultaram as seguintes deliberações:
  - Relativamente ao **Ponto Um** da ordem de trabalhos da Assembleia Geral – "Deliberar sobre a nomeação de representante comum dos Obrigacionistas" –, na ausência de apresentação de proposta relativa a este ponto no prazo de 5 dias contados a partir da data da publicação da convocatória da Assembleia Geral (conforme indicado na secção III da referida convocatória), o Ponto Um da ordem de trabalhos não foi deliberado, tendo ficado sem efeito;
  - No âmbito do **Ponto Dois** da ordem de trabalhos da Assembleia Geral – "Tendo em conta a informação prestada pelo Conselho de Administração segundo a qual, dos relatórios e contas anuais consolidados da Sociedade preparados em IFRS relativos ao exercício de 2020, resultará a ultrapassagem, pela Sociedade, de um rácio de Dívida Líquida Ajustada / EBITDAR Ajustado de 7x e, bem assim, que o plano de negócios (que incorpora estimativas deste rácio relativamente aos anos de 2021 e 2022) não prevê que essa situação se altere entretanto, alterar os termos e condições aplicáveis às Obrigações TAP 2019-2023, mediante eliminação da subalínea (a) do parágrafo (iii) da secção 6.9.3. dos referidos termos e condições, da qual atualmente resulta a atribuição aos Obrigacionistas do direito de reembolso antecipado das respetivas obrigações se, no termo de qualquer exercício até à respetiva maturidade, for ultrapassado, pela Sociedade, o referido rácio." – foi deliberado aprovar a proposta apresentada pelo Conselho de Administração da TAP, a qual obteve 32.138 votos a favor (correspondentes a 96,46% dos votos validamente emitidos), 1.180 votos contra (correspondentes a 3,54% dos votos validamente emitidos) e não se tendo registado quaisquer abstenções entre os Obrigacionistas admitidos a participar e a votar na Assembleia Geral.
  - Em resultado da aprovação da proposta apresentada para o Ponto Dois da ordem de trabalhos, nos termos acima indicados, o **Ponto Três** da ordem de trabalhos – "Caso a deliberação constante do Ponto Dois da ordem de trabalhos não seja aprovada, deliberar sobre a alteração da subalínea (a) do parágrafo (iii) da secção 6.9.3. dos termos e condições aplicáveis às Obrigações TAP 2019-2023, a qual passará a ter a seguinte redação: «(a)

tendo em consideração a informação constante dos relatórios e contas anuais consolidados aprovados do Emitente (ou individuais, quando o Emitente não apresente contas consolidadas) preparados em IFRS e considerando as definições incluídas neste Prospeto, o Emitente ultrapasse um rácio de Dívida Líquida Ajustada / EBITDAR Ajustado de 7x e tal ultrapassagem não seja sanada no prazo de 60 (sessenta) dias contados desde a data de aprovação dos relatórios e contas anuais relevantes (se os relatórios e contas forem aprovados dentro do prazo legalmente previsto) ou contados desde o termo do prazo legalmente previsto para tal aprovação (se os relatórios e contas não forem aprovados dentro do prazo legalmente previsto), conforme aplicável, tal como evidenciado por certificado assinado por dois administradores do Emitente e auditado, com exceção do exercício relativo a 2020, em relação ao qual não tem aplicação o disposto na presente sublínea (a)». – ficou sem efeito, não tendo sido deliberado.

#### **DECLARAÇÃO DE INSOLVÊNCIA DA SPdH –SERVIÇOS PORTUGUESES DE HANDLING, S.A.**

- Tendo presente o comunicado divulgado pela Empresa no dia 10 de maio de 2021 sobre a apresentação pela TAP de requerimento para a declaração de insolvência da sociedade SPdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A., também conhecida pela sua marca comercial Groundforce Portugal (“SPdH”), no dia 4 de agosto de 2021 foi proferida sentença de declaração de insolvência da SPdH no processo 11437/21.1T8LSB que corre termos no Juízo de Comércio de Lisboa do Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa–Juiz 2.
- Sem prejuízo da possibilidade de impugnação da sentença nos termos previstos na lei, seguir-se-á a tramitação própria do processo de insolvência, mais se destacando que:
  - (i) a declaração de insolvência não determina, por si, a cessação automática dos contratos de trabalho dos trabalhadores da SPdH, nem a suspensão dos contratos de prestação duradoura de serviços por parte da insolvente, incluindo os serviços de assistência em escala à TAP;
  - (ii) caso tal se mostre viável, a possibilidade de continuidade da atividade da SPdH pode ser apreciada no quadro do processo de insolvência, sendo que os credores podem decidir pela aprovação de um plano de recuperação desta empresa.
- A TAP foi nomeada como vogal da Comissão de Credores da SPdH pelo Tribunal.

#### **Informações sobre a Conference Call de Resultados da TAP do 1S21:**

- **Data:** 27 de agosto de 2021
- **Início:** 18:00 hora de Lisboa (GMT +1)
- **Participantes:**  
Christine Ourmières-Widener – Presidente da Comissão Executiva da TAP  
João Gameiro – Administrador Executivo da TAP
- **Webcast e dial-in:**  
Para aceder aos detalhes do *webcast* e *dial-in*, deverá registar-se através do seguinte *link*:

<https://www.incommglobalevents.com/registration/client/8501/tap-1h21-earnings-call/>

Receberá os detalhes via e-mail.

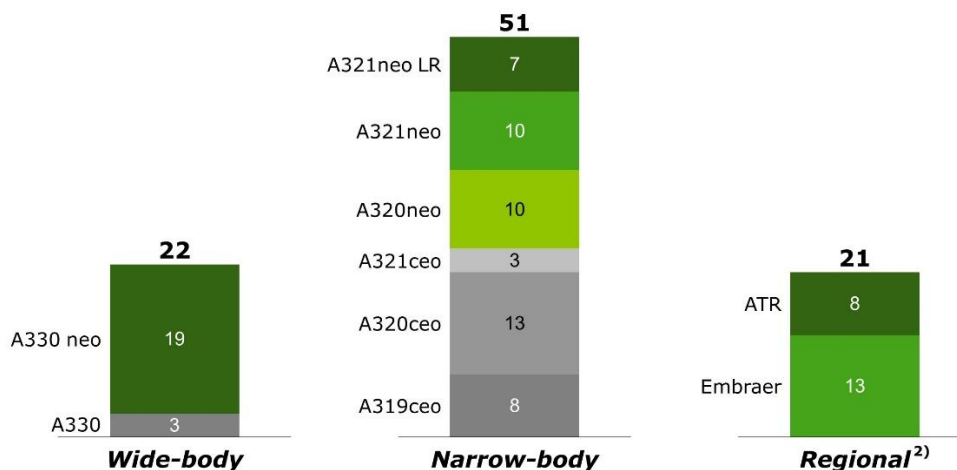
**Esta *conference call* destina-se a investidores e analistas financeiros devidamente identificados.**

**PRINCIPAIS INDICADORES OPERACIONAIS**

TAP, S.A. Consolidado	2T21	1T21	2T20	Variação		1S21	1S20	Variação	
				2T21 vs 1T21	2T21 vs 2T20			Abs.	%
Passageiros ('000)	928,1	393,0	41,0	+136,1%	>+200%	1.321,1	3.000,7	-1.679,5	-56,0%
RPK (milhões)	2.177,1	1.006,9	166,9	+116,2%	>+200%	3.184,1	7.862,5	-4.678,4	-59,5%
ASK (milhões)	4.503,0	2.007,0	253,7	+124,4%	>+200%	6.510,0	10.957,2	-4.447,2	-40,6%
Load Factor (%)	48,3	50,2	65,8	-1,8 p.p.	-17,4 p.p.	48,9	71,8	-22,8 p.p.	s.s.
Block Hours	38.865	21.079	3.022	+84,4%	>+200%	59.944	84.137	-24.192	-28,8%
Número de Partidas	12.546	6.138	584	+104,4%	>+200%	18.684	27.096	-8.412,0	-31,0%
Etapa média (km)	2.091,0	2.394,1	3.922,3	-12,7%	-46,7%	2.189,9	2.035,5	154,4	+7,6%
Quadro do Pessoal Ativo (final do período) <sup>1)</sup>	6.804	7.526	9.143	-9,6%	-25,6%	6.804	8.593	-1.789	-20,8%

1) Não inclui pessoal sem colocação e não ativo.

**COMPOSIÇÃO DA FROTA OPERACIONAL<sup>1)</sup> A 30 DE JUNHO DE 2021**



1) A frota em operação comercial pode diferir da frota total por não contemplar aeronaves em processo de *phase-out*.

2) Frotas da White – Airways, S.A. e Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A., em regime de *wet-lease*.

## DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS CONSOLIDADA 2º TRIMESTRE E 1º SEMESTRE 2021

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	2T21	1T21	2T20	Variação		1S21	1S20	Variação	
				2T21 vs 1T21	2T21 vs 2T20			Abs.	%
<b>Rendimentos operacionais</b>	<b>233,2</b>	<b>150,0</b>	<b>62,9</b>	<b>+55,5%</b>	<b>&gt;+200%</b>	<b>383,1</b>	<b>646,1</b>	<b>-263,0</b>	<b>-40,7%</b>
Passagens	153,6	86,7	32,1	+77,2%	>+200%	240,3	545,4	-305,2	-55,9%
Manutenção	10,2	6,7	6,5	+51,5%	+56,1%	16,9	38,5	-21,6	-56,2%
Carga e Correio	60,0	44,4	20,5	+35,1%	+192,3%	104,5	53,2	51,3	+96,3%
Outros rendimentos	9,4	12,1	3,7	-22,7%	+154,3%	21,5	9,0	12,5	+140,0%
<b>Gastos operacionais</b>	<b>382,8</b>	<b>377,7</b>	<b>335,1</b>	<b>+1,4%</b>	<b>+14,2%</b>	<b>760,5</b>	<b>1.073,6</b>	<b>-313,1</b>	<b>-29,2%</b>
Combustível para aeronaves	59,5	37,6	9,7	+58,3%	>+200%	97,1	163,0	-65,9	-40,4%
Custos Operacionais de Tráfego	69,5	53,1	48,9	+31,1%	+42,1%	122,6	217,9	-95,3	-43,7%
Custos com o Pessoal	83,0	119,3	58,5	-30,4%	+41,8%	202,3	221,2	-18,9	-8,6%
Gastos com manutenção de aeronaves	3,2	6,6	1,7	-51,9%	+86,9%	9,8	15,0	-5,3	-35,0%
Custo dos materiais consumidos	2,6	5,3	6,2	-51,8%	-58,3%	7,9	29,3	-21,4	-73,0%
Custos comerciais, marketing e comunicação	13,1	10,4	4,1	+25,9%	>+200%	23,5	49,0	-25,6	-52,2%
Imparidade contas a receber, inventários e Provisões	28,8	0,9	8,7	>+200%	>+200%	29,8	9,7	20,1	>+200%
Outros gastos	28,4	26,6	27,4	+6,8%	+3,7%	54,9	65,1	-10,2	-15,7%
Reestruturação	-23,9	0,0	1,1	<-200%	<-200%	-23,8	1,8	-25,6	<-200%
Outros itens não recorrentes	0,0	0,0	2,8	-200,0%	-99,9%	0,0	2,8	-2,8	>+200%
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	118,6	117,9	166,1	+0,6%	-28,6%	236,6	298,8	-62,2	-20,8%
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>-149,6</b>	<b>-227,7</b>	<b>-272,2</b>	<b>+34,3%</b>	<b>+34,3%</b>	<b>-377,4</b>	<b>-427,6</b>	<b>50,2</b>	<b>+11,7%</b>
<b>Margem EBIT</b>	<b>-64,2%</b>	<b>-151,9%</b>	<b>-433,0%</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>-98,5%</b>	<b>-66,2%</b>	<b>-32,3 p.p.</b>	<b>n.a.</b>
<b>EBIT Recorrente <sup>1)</sup></b>	<b>-173,5</b>	<b>-227,7</b>	<b>-268,4</b>	<b>+23,8%</b>	<b>+35,4%</b>	<b>-401,2</b>	<b>-423,0</b>	<b>21,8</b>	<b>+5,2%</b>
<b>Margem EBIT Recorrente</b>	<b>-74,4%</b>	<b>-151,9%</b>	<b>-426,9%</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>-104,7%</b>	<b>-65,5%</b>	<b>-39,2 p.p.</b>	<b>n.a.</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	8,4	8,2	8,3	+1,6%	+1,1%	16,6	16,9	-0,3	-2,0%
Juros e gastos similares suportados	-75,8	-73,5	-59,7	+3,1%	+26,9%	-149,2	-119,2	-30,1	+25,2%
Gastos <i>overhedge</i>	1,1	7,5	14,0	-84,8%	-91,8%	8,7	-136,3	145,0	-106,4%
Diferenças de câmbio líquidas	46,9	-109,8	42,6	-142,8%	+10,3%	-62,8	-58,0	-4,9	+8,4%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-168,9</b>	<b>-395,2</b>	<b>-267,1</b>	<b>+57,3%</b>	<b>+36,8%</b>	<b>-564,2</b>	<b>-724,1</b>	<b>159,9</b>	<b>+22,1%</b>
Imposto sobre o rendimento	40,9	30,2	80,1	+35,5%	-49,0%	71,0	142,1	-71,1	-50,0%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-128,1</b>	<b>-365,1</b>	<b>-187,0</b>	<b>+64,9%</b>	<b>+31,5%</b>	<b>-493,1</b>	<b>-582,0</b>	<b>88,8</b>	<b>+15,3%</b>
<b>EBITDA Recorrente <sup>2)</sup></b>	<b>-54,9</b>	<b>-109,8</b>	<b>-102,3</b>	<b>+50,0%</b>	<b>+46,4%</b>	<b>-164,7</b>	<b>-124,2</b>	<b>-40,4</b>	<b>-32,6%</b>
<b>Margem EBITDA Recorrente</b>	<b>-23,5%</b>	<b>-73,2%</b>	<b>-162,7%</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>-43,0%</b>	<b>-19,2%</b>	<b>-23,7 p.p.</b>	<b>n.a.</b>

1) EBIT Recorrente = Resultados Operacionais + Custos de reestruturação + Outros itens não recorrentes.

2) EBITDA Recorrente = Resultados Operacionais + Custos de reestruturação + Outros itens não recorrentes + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade.

**POSIÇÃO FINANCEIRA CONSOLIDADA EM 30 DE JUNHO DE 2021 E 31 DE DEZEMBRO DE 2020**

<b>TAP, S.A. Consolidado</b> EUR milhões	<b>30 -Jun-21</b>	<b>31-Dez-20</b>
<b>ATIVO</b>		
<b>Ativo não corrente</b>		
Ativos fixos tangíveis	2.863,1	2.944,3
Propriedades de investimento	1,6	1,5
Ativos intangíveis	24,4	24,9
Participações financeiras	0,2	0,2
Ativos por impostos diferidos	156,2	129,1
Outros ativos não correntes	24,9	24,3
Outras contas a receber	99,8	92,2
	<b>3.170,1</b>	<b>3.216,4</b>
<b>Ativo corrente</b>		
Inventários	72,2	80,2
Clientes e Outras contas a receber	1.126,7	1.115,6
Imposto sobre o rendimento a receber	0,1	0,3
Outros ativos correntes	27,0	26,0
Outros ativos financeiros	-	-
Caixa e seus equivalentes	542,8	518,8
	<b>1.768,7</b>	<b>1.740,7</b>
<b>Total do ativo</b>	<b>4.938,8</b>	<b>4.957,1</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>		
<b>Capital e reservas</b>		
Capital	503,5	41,5
Prestações suplementares e outros instr. capital	154,4	154,4
Reserva legal	8,3	8,3
Reservas de conversão cambial	-	-
Reservas de justo valor	4,5	(22,9)
Outras reservas	(0,2)	(0,2)
Resultados transitados	(1.330,9)	(105,0)
Resultado líquido do exercício do Grupo	(493,1)	(1.230,3)
<b>Total do capital próprio</b>	<b>(1.153,5)</b>	<b>(1.154,3)</b>
<b>Passivo não corrente</b>		
Provisões	141,9	109,0
Provisões de reestruturação	36,3	93,2
Passivos remunerados	587,5	596,0
Passivo locação com opção de compra	443,4	397,2
Passivo locação sem opção de compra	1.616,4	1.611,4
Pensões e outros benefícios pós-emprego	95,8	109,6
Passivos por impostos diferidos	73,0	108,0
Outras contas a pagar	(0,0)	(0,0)
	<b>2.994,3</b>	<b>3.024,4</b>
<b>Passivo corrente</b>		
Passivos remunerados	354,9	345,0
Financiamento Estado Português	1.238,2	1.210,8
Passivo locação com opção de compra	46,4	41,3
Passivo locação sem opção de compra	403,5	427,3
Fornecedores e Outras contas a pagar	338,1	386,5
Imposto sobre o rendimento a pagar	0,0	0,0
Documentos pendentes de voo	657,5	602,0
Outros passivos correntes	59,4	74,0
	<b>3.098,1</b>	<b>3.087,0</b>
<b>Total do passivo</b>	<b>6.092,3</b>	<b>6.111,4</b>
<b>Total do capital próprio e passivo</b>	<b>4.938,8</b>	<b>4.957,1</b>



**DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DOS FLUXOS DE CAIXA DO 1º SEMESTRE DE 2021 E DO 1º SEMESTRE DE 2020**

TAP, S.A. Consolidado EUR million	1S2021	1S2020
<b>Fluxos das atividades operacionais</b>	<b>-153,5</b>	<b>90,2</b>
Fluxos gerados pelas operações	-155,1	64,3
Recebimentos de clientes	449,3	940,5
Pagamentos a fornecedores	-350,1	-644,9
Pagamentos ao pessoal	-251,4	-227,7
Pagamentos de rendas de locação de cp e baixo valor	-2,9	-3,5
(Pagamentos)/recebimentos do imposto sobre o rendimento	0,0	-0,3
Outros (pagamentos)/recebimentos da atividade operacional	1,6	26,2
<b>Fluxos das atividades de investimento</b>	<b>-10,2</b>	<b>-48,6</b>
<b>Recebimentos provenientes de:</b>	<b>388,7</b>	<b>341,7</b>
Outros ativos financeiros	19,6	10,1
Ativos fixos tangíveis	38,7	0,0
Subsídios de investimento	0,0	0,5
Empréstimos concedidos	317,6	316,8
Juros e proveitos similares	12,9	14,4
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>	<b>-398,9</b>	<b>-390,3</b>
Outros ativos financeiros	-33,0	-26,7
Ativos fixos tangíveis	-31,6	-18,2
Ativos intangíveis	-1,4	-1,9
Empréstimos concedidos	-332,9	-343,5
<b>Fluxos das atividades de financiamento</b>	<b>186,0</b>	<b>-323,6</b>
<b>Recebimentos provenientes de:</b>	<b>462,0</b>	<b>41,3</b>
Empréstimos obtidos	0,0	25,0
Governo Português	0,0	0,0
Outros	0,0	25,0
Aumento de Capital, contribuições de capital suplementares	462,0	0,0
Passivo locação com opção de compra	0,0	16,3
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>	<b>-276,0</b>	<b>-364,9</b>
Empréstimos obtidos	-5,5	-172,1
Passivo locação com opção de compra	-14,4	-17,9
Passivo locação sem opção de compra	-201,1	-77,7
Juros e custos similares	-28,3	-33,6
Juros de passivo locação sem opção de compra	-15,1	-11,8
Derivados de combustível em situação de overhedge	-11,6	-51,8
<b>VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES</b>	<b>22,3</b>	<b>-281,9</b>
'EFEITO DAS DIFERENÇAS DE CÂMBIO	1,8	-7,5
<b>CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO EXERCÍCIO</b>	<b>518,8</b>	<b>426,3</b>
<b>CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>542,8</b>	<b>136,9</b>

## 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.

**Wet lease:** Contrato em que uma companhia aérea disponibiliza o avião, a tripulação completa, assegura a manutenção e suporta o seguro do avião (ACMI - Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance), recebendo, em contrapartida, o pagamento pelas horas operadas. A companhia aérea que contrata esse serviço fornece o número de voo e, em consequência, é responsável pelos passageiros e pela carga, suportando igualmente os restantes custos operacionais como combustíveis, taxas aeroportuárias e reservas.

**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 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 da TAP em 30 de junho 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.

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