

Lisboa, Portugal, 30 de novembro de 2020: Transportes Aéreos Portugueses, S.A. ("TAP" ou "Empresa") informa sobre *Trading Update* relativo ao terceiro trimestre de 2020 e ao acumulado dos nove meses até 30 de setembro de 2020.

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

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE NO TERCEIRO TRIMESTRE E ACUMULADO A 30 DE SETEMBRO DE 2020

- **O terceiro trimestre iniciou-se com uma recuperação promissora da procura mas esta tendência foi revertida em meados de agosto, na sequência da imposição de novas restrições nas viagens. A TAP respondeu rapidamente ajustando a capacidade e reforçando os cortes de custos bem como as iniciativas de proteção de liquidez. À medida que a submissão do plano de reestruturação se aproxima, a TAP continuará a tomar ações decisivas para fazer face à pressão acrescida trazida sobre o setor da aviação na Europa pela segunda vaga dos casos de COVID-19 e por forma a estar numa posição forte para capturar a recuperação futura no tráfego resultante da efetiva disseminação das vacinas e de uma melhor coordenação dos testes antes dos voos.**
 - As reservas e a taxa de ocupação ("*load factor*") na primeira metade do 3º trimestre 2020 ("3T20") foram motivadas por viagens de lazer no *short-haul* de rotas Europeias e tráfego de *visiting friends & relatives* (VFR) nas rotas de longo curso, o que contribuiu, para manter a ocupação estável neste trimestre quando comparado com o anterior, apesar da capacidade ter aumentado mais de 10 vezes em relação ao segundo trimestre de 2020 ("2T20").
 - À medida que esta retoma foi sendo revertida por novas restrições impostas às viagens e pela queda na procura associada à subida dos novos casos de COVID-19, a TAP agiu rapidamente por forma a ajustar a sua rede e mitigar o impacto negativo nos custos e no consumo de caixa.
 - Embora os resultados do 3T20 evidenciem a necessidade de concretizar ajustamentos mais profundos por forma a reduzir a diferença entre a queda das receitas operacionais e o corte dos custos, foram feitos progressos muito significativos. A TAP reforçou todas as medidas para proteção de liquidez nomeadamente na conversão de custos fixos em variáveis, renegociação de acordos comerciais e respetivo calendário de pagamentos, suspensão de investimentos não essenciais e não renovação de contratos a termo de colaboradores.
 - Os pagamentos relacionados com *leasings* operacionais decresceram em 43% YoY refletindo as negociações com *lessors* para diferimento de pagamentos bem como a redução de rendas. Para 2020 é esperado que as negociações reduzam os pagamentos de *leasings* operacionais em aproximadamente USD 175 milhões. A este montante acresce a já anunciada redução de cerca de USD 1.000 milhões no período de 2020-2022 conquistada através da negociação com a Airbus para adiamentos de entregas de 15 aviões.
 - No que respeita aos custos com pessoal, a TAP adotou o programa que sucede ao Layoff Simplificado designado por Apoio Extraordinário à Retoma Progressiva da Atividade, regulado nos termos do Programa de Estabilização Económica e Social. No âmbito deste programa, está previsto um mecanismo de redução do horário de trabalho entre os 70% e os 5%. Esta foi uma importante contribuição, embora a natureza temporária da mesma dite que soluções permanentes sejam atingidas através das interações com os sindicatos representativos dos trabalhadores da TAP. Refira-se ainda a não renovação de 729 contratos a termo cujo término ocorreu entre 1 de janeiro e 30 de setembro de 2020. Como resultado de todas estas medidas, os custos com pessoal caíram 49% no 3T20 quando comparados com o mesmo trimestre de 2019.
 - A TAP estima que a redução da sua capacidade operacional no Inverno 2020/2021 seja entre 60% e 70% (comparando com a estação Inverno 2019/2020). Para os próximos meses, segundo as estimativas da IATA, é esperado que a indústria da aviação na Europa continue a enfrentar uma incerteza da procura, estando a TAP preparada para fazer mais cortes de capacidade, caso necessário.
 - Um Comité de Direção (*steering committee*) composto por executivos de topo da Empresa, bem como consultores externos, tem trabalhado nos últimos meses na preparação e implementação do plano de reestruturação que será submetido à Comissão Europeia até 10 de dezembro de 2020. Este plano visa assegurar um cenário de sustentabilidade e rentabilidade da Empresa através do adequado planeamento de rotas e frota, ajustando a oferta à realidade pós COVID-19, aumentar receitas e executar um

programa de redução de custos através de negociações com terceiros, do aumento da eficiência das várias unidades do grupo e do *rightsizing* da Empresa.

- As notícias recentes sobre uma vacina para a Covid-19 e a sua distribuição, em simultâneo com os testes antes dos voos, ditarão o caminho da recuperação da procura global no sector aéreo. No entanto, a TAP continuará a focar-se na implementação bem sucedida do seu plano de reestruturação e continuará comprometida em apresentar os mais altos padrões de segurança e de saúde para proteger os seus passageiros e tripulações nas suas viagens.
- **Os resultados do 3T20 foram afetados de forma significativa pelo impacto negativo do COVID-19, com capacidade e receitas a caírem 79% e 81% YoY, respetivamente. O EBITDA totalizou EUR -48,7 milhões, com uma margem negativa de 24,9%, e o resultado líquido EUR -118,7 milhões no trimestre. A liquidez a 30 de setembro de 2020, beneficiada pelo apoio do Estado no período, situou-se em EUR 326,8 milhões, comparada com EUR 182,6 milhões a 30 de junho de 2020. A TAP terminou o trimestre com 101 aviões.**
 - A capacidade medida em ASK caiu 79% YoY (+1.187% vs. 2T20) e o *load factor* decresceu 25.5 p.p. YoY (-8,4 p.p. vs. 2T20) situando-se em 57,4% no 3T20. Nos primeiros 9 meses de 2020 os ASK decresceram 64% YoY e o *load factor* situou-se nos 68,5% (vs. 81,0% no mesmo período de 2019).
 - O total das receitas decresceu 81% YoY no 3T20, para EUR 195,2 milhões, com receitas de passageiros e carga a contraírem 83% e 23%, respetivamente. Nos primeiros 9 meses de 2020 as receitas totalizaram EUR 841,3 milhões (-66% YoY), com reduções anuais nas receitas de passageiros e carga de 68% e 21%, respetivamente.
 - O já mencionado corte de capacidade, a par das iniciativas de corte de custos, permitiram um decréscimo nos custos operacionais de 59% no trimestre (EUR 377,8 milhões no 3T20 vs. EUR 912,6 milhões no 3T19). Nos primeiros 9 meses de 2020 os custos operacionais decresceram 41%, para EUR 1.451,4 milhões (vs. EUR 2.446,4 no mesmo período em 2019).
 - Durante o 3T20, o EBITDA decresceu em EUR 305,2 milhões YoY para EUR -48,7 milhões, enquanto o Resultado Operacional (EBIT) caiu em cerca de EUR 311,2 milhões YoY para EUR -182,6 milhões. Nos primeiros 9 meses de 2020, o EBITDA foi de EUR -172,9 milhões (vs. EUR 388,7 milhões no mesmo período de 2019) e o EBIT foi de EUR -610,2 milhões (vs. EUR 43,6 milhões em 2019).
 - O resultado líquido no 3T20 foi negativo em EUR 118,7 milhões, contribuindo para o resultado negativo de EUR 700,6 milhões nos primeiros 9 meses do ano (dos quais EUR -142,9 milhões são custos de *overhedge*).
 - As medidas de proteção de liquidez implementadas, quando associadas ao empréstimo recebido do Estado Português, permitiram à TAP terminar o trimestre com caixa e equivalentes de caixa de EUR 293,0 milhões, um aumento de EUR 156,1 milhões quando comparado com o valor à data de 30 de Junho de 2020. Adicionando os recebíveis de cartões de crédito do Brasil de EUR 33,8 milhões (considerando o câmbio EUR/BRL do final de setembro de 2020), a liquidez total ascende a EUR 326,8 milhões no final de 3T20, valor que compara com uma liquidez de EUR 182,6 milhões no final do 2T20. A queima de caixa diária da TAP (pro forma e ajustada pelo *backlog* acumulado até a TAP ter recebido a primeira tranche do empréstimo do Estado Português) diminuiu 45% no 3T20 comparada com o 2T20.
 - A dívida remunerada a 30 de setembro de 2020, aumentou em resultado do recebimento das 4 primeiras tranches do empréstimo do Estado Português totalizando EUR 582,4 milhões. Este empréstimo à TAP, que poderá chegar a um montante de até EUR 1.200 milhões, foi concedido na sequência da aprovação pela Comissão Europeia de um auxílio de Estado à TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (“TAP SGPS” ou “Grupo TAP”).
 - No que respeita à frota e investimento cumpre referir que durante este trimestre 2 aviões de nova geração Airbus entraram em operação (2 A321 Neo Long Range), enquanto 3 aviões saíram de operação (1 A320 e 2 A332), com a TAP a terminar o 3T20 com uma frota de 101 aviões (incluindo frota regional operada pela Portugália e pela White). Importa salientar a relevância que os A321 Long Range têm para a estratégia da TAP, especialmente no período de incerteza e baixa procura que vivemos, permitindo utilizar um *narrowbody* em rotas de longo curso, com custos por viagem muito inferiores aos de um *widebody*.
 - A adequação da frota à realidade de procura do pós COVID-19 deverá continuar e para os próximos meses espera-se uma redução de frota com a saída de 8 aviões (2 A320 e 6 A319), parcialmente repostos por 2 aeronaves de última geração (1 A321Neo e 1 A320Neo) que se devem juntar à frota da TAP até ao final deste ano, contribuindo para aumentar a eficiência e redução das emissões de CO₂.

PRINCIPAIS INDICADORES OPERACIONAIS

TAP, S.A. Consolidado	3T20	2T20	3T19	Variação		9M20	9M19	Variação	
				3T20 vs 2T20	3T20 vs 3T19			Abs.	%
Passageiros ('000)	861,1	41,0	5.060,1	>+200%	-83,0%	3.861,7	12.960,3	-9.098,5	-70,2%
RPK (milhões)	1.875,5	166,9	12.634,5	>+200%	-85,2%	9.738,1	31.753,9	-22.015,9	-69,3%
ASK (milhões)	3.266,3	253,7	15.234,7	>+200%	-78,6%	14.223,5	39.220,6	-24.997,0	-63,7%
Load Factor (%)	57,4	65,8	82,9	s.s.	s.s.	68,5	81,0	-12,5 p.p.	s.s.
Block Hours	29.182	3.022	116.544	>+200%	-75,0%	113.319	307.646	-194.327	-63,2%
Número de Partidas	10.304,0	584,0	38.374,0	>+200%	-73,1%	37.400,0	103.244,0	-65.844,0	-63,8%
Etapa média (km)	1.903,5	3.922,3	2.000,0	-51,5%	-4,8%	1.999,3	1.949,3	50,0	+2,6%
Quadro do Pessoal Ativo (final do período) ¹⁾	8.510	8.593	8.937	-1,0%	-4,8%	8.510	8.937	-427	-4,8%

1) Não inclui pessoal sem colocação e não ativo.

PRINCIPAIS INDICADORES FINANCEIROS

TAP, S.A. Consolidado	3T20	2T20	3T19	Variação		9M20	9M19	Variação	
				3T20 vs 2T20	3T20 vs 3T19			Abs.	%
Rendimentos Operacionais (milhões €)	195,2	62,9	1.041,2	>+200%	-81,3%	841,3	2.490,0	-1.648,8	-66,2%
Rendimentos de Passagens (milhões €)	154,6	32,1	928,6	>+200%	-83,4%	700,0	2.203,7	-1.503,7	-68,2%
Rendimentos de Carga e Correio (milhões €)	26,4	20,5	34,5	+28,7%	-23,4%	79,7	100,3	-20,6	-20,6%
EBITDA (milhões €) ¹⁾	-48,7	-102,3	256,6	+52,4%	-119,0%	-172,9	388,7	-561,6	>-200%
Margem EBITDA	-24,9%	-162,7%	24,6%	s.s.	s.s.	-20,5%	15,6%	-36,2 p.p.	s.s.
Resultado Operacional (EBIT) (milhões €)	-182,6	-272,2	128,6	+32,9%	>-200%	-610,2	43,6	-653,8	>-200%
Margem EBIT	-93,6%	-433,0%	12,3%	s.s.	s.s.	-72,5%	1,8%	-74,3 p.p.	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-Ser-20	31-Dez-19
Dívida Financeira	1.992,4	1.358,3
Empréstimos bancários e obrigações	947,4	1.083,4
Financiamento Estado Português	582,4	0,0
Passivos de locação com opção de compra	462,6	274,9
Caixa e equivalentes	293,0	426,2
Dívida Financeira Líquida	1.699,4	932,1
Passivos de locação sem opção de compra	2.159,7	2.278,7

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	3T20	2T20	3T19	Variação		9M20	9M19	Variação	
				3T20 vs 2T20	3T20 vs 3T19			Abs.	%
Rendimentos operacionais	195,2	62,9	1.041,2	>+200%	-81,3%	841,3	2.490,0	-1.648,8	-66,2%
Passagens	154,6	32,1	928,6	>+200%	-83,4%	700,0	2.203,7	-1.503,7	-68,2%
Manutenção	8,9	6,5	68,3	+37,2%	-86,9%	47,4	160,9	-113,5	-70,5%
Carga e Correio	26,4	20,5	34,5	+28,7%	-23,4%	79,7	100,3	-20,6	-20,6%
Outros rendimentos	5,2	3,7	9,8	+41,9%	-46,4%	14,2	25,2	-11,0	-43,7%
Gastos operacionais	377,8	335,1	912,6	+12,7%	-58,6%	1.451,4	2.446,4	-995,0	-40,7%
Combustível para aeronaves	43,4	9,7	234,1	>+200%	-81,5%	206,4	594,4	-388,0	-65,3%
Custos Operacionais de Tráfego	62,9	48,9	227,6	+28,5%	-72,4%	280,8	602,0	-321,2	-53,4%
Custos com o Pessoal	90,4	58,5	178,8	+54,5%	-49,4%	311,7	511,7	-200,0	-39,1%
Gastos com manutenção de aeronaves	2,3	1,7	14,0	38,6%	-83,2%	17,4	42,4	-25,1	-59,1%
Custo dos materiais consumidos	6,7	6,2	51,3	+9,2%	-86,9%	36,1	116,0	-79,9	-68,9%
Custos comerciais, marketing e comunicação	10,2	4,1	41,8	+148,8%	-75,6%	59,2	125,9	-66,7	-53,0%
Imparidade de contas a receber, inventários e Provisões	-0,6	8,7	1,6	-107,1%	-138,0%	9,1	2,0	7,1	>+200%
Outros gastos	28,4	27,4	35,3	+3,9%	-19,6%	93,5	106,9	-13,4	-12,5%
Reestruturação	0,6	1,1	0,7	-49,0%	-18,8%	2,3	4,3	-2,0	-45,9%
Outros itens não recorrentes	3,2	2,8	0,6	+17,7%	>+200%	6,0	1,5	4,5	>+200%
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	130,2	166,1	126,8	-21,6%	+2,7%	429,0	339,3	89,6	+26,4%
EBIT (Resultado Operacional)	-182,6	-272,2	128,6	+32,9%	>-200%	-610,2	43,6	-653,8	>-200%
Margem EBIT	-93,6%	-433,0%	12,3%	s.s.	s.s.	-72,5%	1,8%	-74,3 p.p.	s.s.
Juros e rendimentos similares obtidos	8,2	8,3	8,7	-0,4%	-5,8%	25,2	25,4	-0,2	-0,8%
Juros e gastos similares suportados	-58,7	-59,7	-54,4	+1,6%	+7,9%	-177,9	-126,3	-51,6	+40,8%
Gastos <i>overhedge</i> - Efeito Covid	-6,6	14,0	0,0	-147,2%	s.s.	-142,9	0,0	-142,9	s.s.
Diferenças de câmbio líquidas	97,6	42,6	-92,5	+129,2%	>-200%	39,6	-94,6	134,2	-141,8%
Resultado antes de impostos	-142,2	-267,1	-9,6	46,8%	>-200%	-866,3	-152,0	-714,3	>-200%
Imposto sobre o rendimento	23,5	80,1	10,8	-70,6%	+118,6%	165,6	41,1	124,5	>+200%
Resultado líquido do período	-118,7	-187,0	1,2	36,5%	>-200%	-700,6	-110,8	-589,8	>-200%
EBITDA ¹⁾	-48,7	-102,3	256,6	52,4%	-119%	-172,9	388,7	-561,6	>-200%
Margem EBITDA	-24,9%	-162,7%	+24,6%	s.s.	s.s.	-20,5%	+15,6%	-36,2 p.p.	s.s.

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

AUXÍLIO DE ESTADO, CONTRATO DE FINANCIAMENTO E ESTRUTURA ACIONISTA

- Na sequência da aprovação por parte da Comissão Europeia da concessão de um auxílio de Estado à TAP SGPS em 10 de Junho de 2020 sob a forma de um empréstimo de até EUR 1.200 mil milhões, os representantes do Estado Português, dos acionistas privados (diretos e indiretos) da TAP SGPS e do Grupo TAP negociaram 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 EUR 946 milhões (ao qual poderá acrescer um montante adicional de EUR 254 milhões, sem que, contudo, o Estado Português se encontre vinculado à sua disponibilização), (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 da atual acionista da TAP SGPS, Atlantic Gateway, SGPS, Lda., (“AGW”) por forma a que o Estado Português passe a deter uma participação social total de 72,5% e os correspondentes direitos económicos na TAP SGPS, pelo montante de EUR 55 milhões; (iii) a celebração de um memorando de entendimento nos termos do qual a Azul, S.A. (acionista indireta da TAP SGPS) acordou renunciar ao respetivo direito de conversão enquanto titular de obrigações convertíveis emitidas pela TAP SGPS no valor nominal de EUR 90 milhões; e (iv) a transmissão para a HPGB, SGPS, S.A. (“HPGB”) de ações representativas de 22,5% do capital social e direitos de voto da TAP SGPS, bem como de prestações acessórias na TAP SGPS, detidas pela AGW, deixando assim a AGW de ser acionista da TAP SGPS. No dia 16 de julho de 2020 e após a respetiva aprovação ao nível do Conselho de Administração da TAP SGPS, foi alcançado o acordo definitivo de todas as partes envolvidas no âmbito deste processo negocial por referência aos termos essenciais acima descritos.
- Em 4 de setembro a TAP informou o mercado e o público em geral sobre a execução do Contrato de Financiamento entre o Estado Português e a TAP (“Contrato de Financiamento”), dando nota que, na sequência dos desembolsos das tranches de acordo com o calendário contratualmente previsto, já tinha recebido um montante total agregado de EUR 499 milhões naquela data.

DECISÃO DO SUPREMO TRIBUNAL ADMINISTRATIVO

- No dia 25 de junho de 2020, a TAP e a TAP SGPS foram formalmente citadas por parte do Supremo Tribunal Administrativo, na qualidade de Contrainteresadas, nos termos e para os efeitos do Processo Cautelar 55/20.1BALS.B. Ainda no âmbito do referido processo cautelar, identificam-se como Requerentes a Associação Comercial do Porto – Câmara de Comércio e Indústria do Porto e Nuno Luís Cameira de Sousa Botelho, e como Requerido, o Conselho de Ministros. Mais tarde, no dia 29 de julho de 2020, a providência cautelar constante dos autos acima melhor referenciados foi indeferida por decisão do Supremo Tribunal Administrativo (“Tribunal”). Em síntese, entendeu o Tribunal que não se afigurava provável a procedência de um pedido de condenação à não prática do ato de concessão ou de utilização do empréstimo à TAP ou, caso o mesmo viesse a ser praticado, a procedência da sua impugnação.

RESULTADOS DA ASSEMBLEIA GERAL DE OBRIGACIONISTAS (“OBRIGAÇÕES TAP 2019-2023”)

- Em 14 de setembro 2020 realizou-se a Assembleia Geral Ordinária de Obrigacionistas, referente à emissão “OBRIGAÇÕES TAP 2019-2023” da qual resultaram as seguintes deliberações: (i) no âmbito do Ponto Um da ordem de trabalhos da Assembleia Geral – “*Deliberar sobre a nomeação de representante comum dos Obrigacionistas*” – o mesmo não foi objeto de deliberação, tendo em conta que, não tendo sido apresentada qualquer proposta relativa a este ponto no prazo de 5 dias contados a partir da data da publicação da convocatória da Assembleia Geral (conforme previamente comunicado na referida convocatória), o Ponto Um da ordem de trabalhos ficou sem efeito; e (ii) no âmbito do Ponto Dois da ordem de trabalhos da Assembleia Geral (que passou a Ponto Um da ordem de trabalhos) – “*Deliberar sobre a renúncia pontual ao dever de manutenção da relação de grupo por domínio total entre a TAP SGPS e a TAP em resultado da potencial detenção, diretamente pelo Estado Português, de ações representativas do capital social da TAP.*” – foi deliberado aprovar a proposta apresentada pelo Conselho de Administração da TAP, a qual obteve 16.321 votos a favor (correspondentes a 96,58% dos votos emitidos), 578 votos contra (correspondentes a 3,42% dos votos emitidos) e tendo-se registado 20 abstenções.

EVENTOS SUBSEQUENTES

ALTERAÇÕES FORMAIS À ESTRUTURA ACCIONISTA DO GRUPO TAP

- Em 2 de outubro de 2020 foi anunciada a conclusão do conjunto de instrumentos contratuais conexos com o Contrato de Financiamento, entre o Estado Português, os acionistas privados (diretos e indiretos) da TAP SGPS e o Grupo TAP, tendo em vista a concretização das operações oportunamente comunicadas ao mercado e ao público em geral no dia 17 de julho de 2020 (“Acordos”).
- Tendo por referência a execução dos Acordos, a TAP informou que, na sequência da verificação das condições previstas nos Acordos, se efetivaram nessa data de 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 da atual acionista da TAP SGPS, AGW, por forma a que o Estado Português passasse a deter controlo efetivo sobre 72,5% do capital social da TAP SGPS, sobre igual percentagem de direitos económicos na TAP SGPS e sobre determinadas prestações acessórias realizadas pela AGW; e (ii) amortização da quota detida pela HPGB na AGW contra o recebimento de ações representativas de 22,5% do capital social e direitos de voto da TAP SGPS e de determinadas prestações acessórias realizadas pela AGW, deixando a AGW de ser acionista da TAP SGPS e passando a HPGB a deter uma participação direta na TAP SGPS (em conjunto com a operação indicada em (i), as “Operações”).
- Foi também informado nessa data que, no âmbito das Operações, o Senhor David Gary Neeleman apresentou a sua renúncia ao cargo de Vogal do Conselho de Administração da TAP. O Senhor David Gary Neeleman apresentou igualmente a sua renúncia aos demais cargos por si assumidos na estrutura diretiva das restantes entidades que compõem o Grupo TAP, incluindo na TAP SGPS.

MODIFICAÇÃO DA COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

- Em 1 de outubro de 2020 foi anunciado que o Senhor Comendador Humberto Manuel dos Santos Pedrosa e o Senhor David Humberto Canas Pedrosa apresentaram, no dia 30 de setembro de 2020, a sua renúncia aos cargos de administração exercidos na TAP, SGPS, na TAP – respetivamente como Presidente e Vogal – e nas demais sociedades do Grupo TAP onde exercem funções de administração.
- Na sequência das referidas renúncias, o acionista único da TAP, a TAP SGPS, deliberou, no dia 30 de setembro de 2020, eleger o Senhor José Manuel Silva Rodrigues e a Senhora Alexandra Margarida Vieira Reis para as funções de Vogais do Conselho de Administração da TAP, em ambos os casos para o período remanescente do mandato em curso (triénio 2018-2020). Mais se informou que a Senhora Alexandra Margarida Vieira Reis assumiu também as funções de Vogal da Comissão Executiva da TAP.
- Relativamente à TAP SGPS e às sociedades por esta maioritariamente participadas, o Senhor Comendador Humberto Manuel dos Santos Pedrosa e o Senhor David Humberto Canas Pedrosa foram também substituídos, respetivamente, pelo Senhor José Manuel Silva Rodrigues e pela Senhora Alexandra Margarida Vieira Reis (que também assumiu as funções de Vogal da Comissão Executiva da TAP SGPS e nas restantes empresas onde existe uma comissão executiva).
- Em 28 de Outubro de 2020 o acionista único da TAP, a TAP SGPS deliberou eleger o Senhor Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho como Administrador e Presidente do Conselho de Administração da TAP, para o período remanescente do mandato em curso (triénio 2018-2020). Com essa alteração o Conselho de Administração da TAP passou a ter a seguinte composição:
 - Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho (Presidente do Conselho de Administração);
 - Ramiro José Oliveira Sequeira (Vogal do Conselho de Administração e Presidente da Comissão Executiva);
 - Raffael Guarita Quintas Alves (Vogal do Conselho de Administração e Vogal da Comissão Executiva);
 - Alexandra Margarida Vieira Reis (Vogal do Conselho de Administração e Vogal da Comissão Executiva);
 - José Manuel Silva Rodrigues (Vogal do Conselho de Administração).

GLOSSÁRIO

Ajustado pela etapa média: Utiliza-se os indicadores CASK, PRASK ou Yield ajustados pela etapa média para permitir comparações entre companhias aéreas com diferentes perfis de rede. Para este efeito, o CASK, PRASK ou Yield são normalizados pela etapa média (distância do voo) através da multiplicação pela raiz quadrada da divisão da etapa média pelo valor de normalização de 2.000 km.

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

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

CASK: Custos operacionais totais divididos por lugar-quilómetros (ASK), ajustados pela etapa média.

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

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

PRASK: Receita de passagens dividida pelo número total de Lugar-quilómetros (ASK).

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

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

ADVERTÊNCIAS

Face à incerteza sobre a evolução da atividade da Empresa no longo prazo, decorrente de eventos que não estão no seu controlo, bem como a recente aprovação pela Comissão Europeia de um auxílio de Estado, sob a forma de um empréstimo, o qual implica a apresentação de um plano de reestruturação no prazo de seis meses (em caso de não reembolso do empréstimo), não foi ainda preparado e aprovado um plano de negócios de longo prazo. Neste enquadramento, as demonstrações financeiras não auditadas de setembro de 2020 não refletem os eventuais impactos da análise de recuperabilidade de ativos não correntes, a qual seria realizada caso existisse um plano de negócios de longo prazo. No entanto, a Empresa entende que será possível concluir pela preparação das demonstrações financeiras com base no princípio da continuidade dos negócios em face da aprovação pela Comissão Europeia, a 10 de Junho de 2020, da concessão de um auxílio de Estado pela República Portuguesa ao Grupo TAP e da subsequente formalização desse auxílio, sob a forma de um empréstimo remunerado a favor da TAP, no montante de até EUR 1.200 milhões, conforme anunciado pela TAP ao mercado a 17 de julho de 2020.

Este documento foi elaborado pela TAP, podendo ser posteriormente alterado e completado. Todos os dados referidos no presente documento deverão reportar-se à data do documento, não tendo a TAP a obrigação de o atualizar.

A informação contida no presente documento é divulgada para efeitos gerais e de cumprimento de obrigações legais e contratuais, não constituindo nem devendo ser interpretada como uma oferta (pública ou privada) de valores mobiliários emitidos pela TAP ou como um qualquer aconselhamento profissional.

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

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

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

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