

Lisboa, Portugal, 10 de maio 2024

Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (“TAP” ou “Grupo”) informa sobre os resultados do primeiro trimestre de 2024 (“1T24”).

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). A revisão deste documento não dispensa a leitura da secção “Advertências”.

DESTAQUES DO DESEMPENHO NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2024

No primeiro trimestre de 2024, o desempenho da TAP esteve em linha com a trajetória de recuperação, sustentabilidade financeira e transformação estrutural do Grupo iniciada nos últimos anos. Caminho este baseado no foco estratégico da empresa e na sua capacidade de adaptação a um contexto cada vez mais desafiante.

- **Melhoria da performance operacional no trimestre:** No primeiro trimestre de 2024, a TAP apresentou uma melhoria da performance operacional superando o primeiro trimestre de 2023 em várias métricas operacionais: transportou mais passageiros (+0,6%), aumentou a sua capacidade (+3,8%) e melhorou o *load factor* (+0,3 p.p.), confirmando o foco da empresa na melhoria contínua da sua operação.
- **Crescimento Contínuo das Receitas:** No 1T24, as nossas Receitas Operacionais atingiram EUR 862 milhões, aumentando em 3,1% face ao primeiro trimestre de 2023, com um enfoque nas receitas do segmento de passageiro (+5,0%), onde se verificou igualmente um aumento do PRASK (+1,2%) e da *yield* (+1,8%) num contexto particularmente desafiante, confirmando a abordagem estratégica da TAP face aos desafios e às oportunidades de mercado.
- **Resultados Operacionais Resilientes:** Apesar da diminuição face a 2023, a TAP registou, no primeiro trimestre de 2024, um EBITDA recorrente de EUR 83,7 milhões e um EBIT recorrente negativo de EUR 43,3 milhões, mas significativamente superiores aos níveis pré-crise de 2019 (EUR 5,5 milhões e EUR -99,3 milhões). Estes resultados confirmam o nosso compromisso, mantendo uma abordagem equilibrada, de proporcionar valor consistente ao nossos *stakeholders*.
- **Forte posição de Liquidez:** A 31 de março de 2024, o Grupo apresentava uma posição de liquidez forte de EUR 1.133,4 milhões, um aumento de EUR 344,0 milhões face ao final de 2023, no seguimento da execução da segunda tranche de aumento de capital pelo acionista em janeiro de 2024, no valor de EUR 343 milhões. Este valor confirma a gestão financeira disciplinada e prudente da TAP, com o objetivo de inspirar confiança nos nossos investidores.
- **Outlook 2024:** As expetativas para o Verão de 2024 mantêm-se positivas, com as reservas em linha com 2023, apesar do aumento de capacidade, confirmando uma procura resiliente. Igualmente em 2024, o investimento na modernização da frota irá continuar, com o *phase-in* de três novas aeronaves A320 NEO, confirmando o compromisso da TAP numa frota mais sustentável e eficiente

Luís Rodrigues, Presidente Executivo da TAP, salientou:

“No primeiro trimestre de 2024 continuámos o processo de transformação estrutural que a TAP exigia. O investimento nas nossas pessoas, incluindo o fim dos cortes salariais, correções da elevada inflação e os novos acordos de empresa, têm um impacto imediato no resultado, mas os benefícios continuarão a materializar-se. Tivemos a capacidade de aumentar a oferta, transportar mais passageiros e melhorar as taxas de ocupação quando comparado com o primeiro trimestre de 2023, o que se traduziu em aumento da receita, enorme redução de irregularidades, melhoria da pontualidade e regularidade numa infraestrutura aeroportuária altamente congestionada. Isto traduziu-se igualmente num salto no NPS (Índice de Satisfação do Cliente) de 12 para 24. Confiamos totalmente nas nossas pessoas e sabemos que vamos estar à altura do Verão forte com um significativo aumento de frequências para o Brasil e América do Norte. O nosso foco e empenho mantêm-se: estabelecer a TAP como uma companhia sustentadamente rentável e uma das companhias mais atrativas da indústria para todos os nossos *stakeholders*.”

ANÁLISE DO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2024

- No 1T24, o número de passageiros transportados aumentou em 0,6% comparando com o primeiro trimestre de 2023 ("1T23"), enquanto foram operados 2,0% menos voos do que no 1T23. Comparando com os níveis pré-crise de 2019 ("1T19"), o número de passageiros atingiu 104%, superando os mesmos, enquanto os voos operados atingiram 90%.
- A Capacidade (medida em ASK) aumentou em 3,8% em comparação com o 1T23, superando igualmente os níveis pré-crise, atingindo 114% do valor do 1T19. O Load Factor melhorou 0,3 p.p., atingindo 79,3%, quando comparado com o ano anterior, e 4.1 p.p. quando comparado com os níveis pré-crise.
- As Receitas operacionais totalizaram EUR 861,9 milhões, aumentando em 3,1% em comparação com o 1T23, ultrapassando e representando 140% das receitas operacionais do 1T19, impulsionadas principalmente pelas receitas do segmento de passageiros. Estas registaram um aumento de EUR 37,2 milhões (+5,0%) face ao 1T23 para EUR 774,7 milhões, gerando um PRASK de EUR 6,25 cêntimos – um aumento de 1,2% (+EUR 0,07 cêntimos) quando comparado com o 1T23 e aumento de 28,0% (+EUR 1,37 cêntimos) com o 1T19.
- A receitas da divisão de Manutenção totalizaram EUR 45,0 milhões, registando um aumento de EUR 1,4 milhões quando comparados com o 1T23, devido maioritariamente a melhores condições nas cadeias de abastecimento que atrasaram atividades programadas nos trimestres anteriores. As receitas do segmento de Carga diminuíram em EUR 12,1 milhões para EUR 36,7 milhões, registando uma diminuição de 24,7% em comparação com o 1T23, devido à contínua normalização das yields de carga observada no mercado, embora superando os níveis de 2019.
- Os Custos operacionais recorrentes atingiram EUR 905,2 milhões, registando um aumento de 7,0% ou de EUR 59,1 milhões em comparação com 1T23. Esta variação resulta principalmente do aumento dos custos com o pessoal (+EUR 70,5 milhões ou 56,9%) devido aos novos acordos de empresa (ver *bullet seguinte*), contrabalançado pela redução do custo com combustível (-EUR 23,6 milhões ou 8,5%) devido a um preço mais baixo do jet fuel neste trimestre em comparação com o 1T23. Quando comparado com o mesmo período de 2019, os custos operacionais recorrentes aumentaram 27,0%, principalmente devido ao aumento dos custos com combustíveis e custos com o pessoal. O CASK total de custos operacionais recorrentes aumentou 3,1%, atingindo EUR 7,30 cêntimos, quando comparado com o 1T23. Excluindo custos com combustíveis, o CASK de custos operacionais recorrentes atingiu EUR 5,26 cêntimos, aumentando 10,3% face ao 1T23 e 2,8% face ao 1T19.
- Importa referir que o aumento dos custos com pessoal no 1T24 em comparação com o 1T23 foi impactado por custos extraordinários decorrentes de um acordo alcançado com os representantes dos pilotos e adicionalmente pela existência de reduções de remunerações em vigor em 2023, reduções essas eliminadas com a entrada em vigor dos novos acordos de empresa na segunda metade de 2023.
- O EBITDA recorrente¹ totalizou EUR 83,7 milhões no 1T24, apesar da diminuição de EUR 36,3 milhões em comparação com o 1T23. O EBIT recorrente² registou um valor negativo de EUR 43,3 milhões, diminuindo em EUR 33,1 milhões face ao 1T23. Considerando itens não recorrentes, o EBIT totalizou EUR -57,1 milhões. Comparando com os níveis pré-crise, o EBIT recorrente e o EBIT aumentaram em EUR 55,9 milhões e EUR 44,3 milhões, respetivamente. Excluindo o impacto dos custos extraordinários no 1T24 e das reduções de remunerações no 1T23, o EBITDA recorrente em 1T24 diminuiria EUR 9,5 milhões face a 1T23, enquanto o EBIT recorrente diminuiria EUR 6,3 milhões.
- O resultado líquido registou um valor negativo de EUR 71,9 milhões, tendo diminuído em EUR 14,5 milhões em comparação com o 1T23. No entanto, quando comparado com o 1T19, melhorou em EUR 34,7 milhões.
- A 31 de março de 2024, o Balanço apresentava uma posição de caixa e equivalentes de caixa robusta de EUR 1.133,4 milhões, um aumento de EUR 344,0 milhões face a 31 de dezembro de 2023, no seguimento da execução da segunda tranche do aumento de capital no valor de EUR 343 milhões efetuada pelo acionista a 4 de janeiro de 2024.
- De uma perspetiva operacional, foram reabertos, no final do primeiro trimestre, dois destinos a partir de Lisboa para a época de verão: Nápoles e Porto Santo. A frota operacional³ era composta por 99 aeronaves, a 31 de março de 2024, com a adição de 1 aeronave quando comparada com 31 de dezembro de 2023, sendo que 68% da frota operacional de médio e longo curso consistia em aeronaves da Família NEO (face a 67% a 31 de março de 2023 e 17% a 31 de março de 2019).

¹ EBITDA Recorrente = Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade + Reestruturação + Outros itens não recorrentes.

² EBIT Recorrente = Resultado Operacional + Reestruturação + Outros itens não recorrentes.

³ A frota total da TAP pode diferir da frota em operação, uma vez que pode incluir aeronaves em processo de *phase-in* e *phase-out*

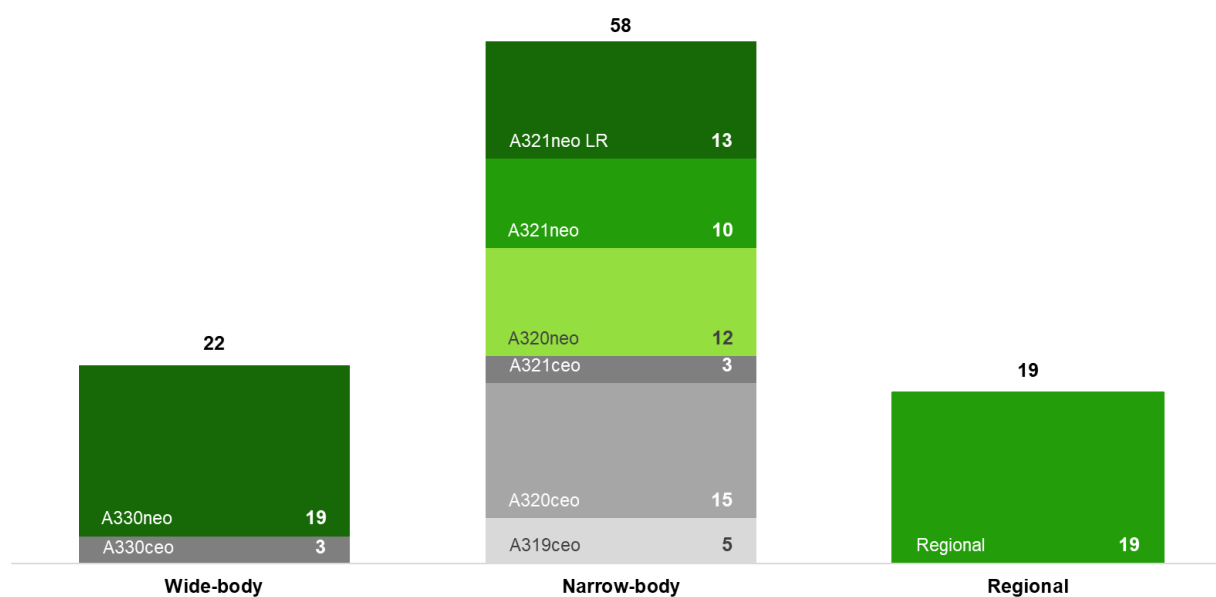
PRINCIPAIS INDICADORES OPERACIONAIS

TAP, S.A. Consolidado	1T24	1T23	Variação	
			Valor	%
Passageiros ('000)	3.532	3.511	+22	+0,6%
RPK (milhões)	9.835	9.442	+394	+4,2%
ASK (milhões)	12.401	11.945	+456	+3,8%
Load Factor (%)	79,3	79,0	+0,3	+0,3%
Block Hours	90.819	88.723	+2.095	+2,4%
Número de Partidas	27.000	27.557	-557	-2,0%
Etapa média (km)	2.262	2.158	+104	+4,8%
Quadro do Pessoal Ativo (final do período) ¹⁾	7.623	7.126	+497	+7,0%
PRASK (EUR cents)	6,25	6,17	+0,07	+1,2%
CASK Recorrente (EUR cents) ²⁾	7,30	7,08	+0,22	+3,1%
CASK Recorrente ex. fuel (EUR cents)	5,26	4,76	+0,49	+10,3%

1) Não inclui pessoal sem colocação e não ativo.

2) CASK Recorrente = CASK calculado com base nos Gastos Operacionais - Reestruturação - Outros itens não recorrentes.

COMPOSIÇÃO DA FROTA OPERACIONAL A 31 DE MARÇO DE 2024⁴



⁴ A frota total da TAP pode diferir da frota em operação, uma vez que pode incluir aeronaves em processo de *phase-in* e *phase-out*.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS CONSOLIDADA

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	1T24	1T23	Variação	
			Valor	%
Rendimentos operacionais	861,9	835,9	+26,0	+3,1%
Passagens	774,7	737,6	+37,2	+5,0%
Manutenção	45,0	43,6	+1,4	+3,3%
Carga e Correio	36,7	48,7	-12,1	-24,7%
Outros rendimentos	5,4	6,0	-0,6	-9,4%
Gastos operacionais	919,0	852,2	+66,8	+7,8%
Combustível para aeronaves	253,4	277,0	-23,6	-8,5%
Custos Operacionais de Tráfego	188,5	181,1	+7,5	+4,1%
Custos com o Pessoal	194,3	123,8	+70,5	+56,9%
Gastos com manutenção de aeronaves	13,3	14,8	-1,6	-10,5%
Custo dos materiais consumidos	35,8	33,3	+2,4	+7,3%
Custos comerciais, marketing e comunicação	47,3	42,8	+4,5	+10,5%
Imparidade de contas a receber, inventários e Provisões	6,9	6,6	+0,3	+4,0%
Outros gastos	38,7	36,4	+2,3	+6,4%
Reestruturação	0,0	-	+0,0	n.m.
Outros itens não recorrentes	13,7	6,1	+7,6	+123,3%
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	127,1	130,3	-3,2	-2,4%
EBIT (Resultado Operacional)	-57,1	-16,3	-40,7	<-200%
Margem EBIT	-6,6%	-2,0%	-4,7 p.p.	s.s.
EBIT Recorrente ¹⁾	-43,3	-10,2	-33,1	<-200%
Margem EBIT Recorrente	-5,0%	-1,2%	-3,8 p.p.	s.s.
Juros e rendimentos similares obtidos	20,0	14,4	+5,6	+39,1%
Juros e gastos similares suportados	-59,8	-63,4	+3,5	+5,6%
Diferenças de câmbio líquidas	6,8	8,0	-1,2	-15,0%
Resultado antes de impostos	-90,1	-57,3	-32,8	-57,2%
Imposto sobre o rendimento	18,3	-0,0	+18,3	>+200%
Resultado líquido do período	-71,9	-57,4	-14,5	-25,2%
EBITDA	70,0	113,9	-43,9	-38,6%
Margem EBITDA	8,1%	13,6%	-5,5 p.p.	s.s.
EBITDA Recorrente ²⁾	83,7	120,1	-36,3	-30,3%
Margem EBITDA Recorrente	9,7%	14,4%	-4,6 p.p.	s.s.

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

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

POSIÇÃO FINANCEIRA CONSOLIDADA

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	31-Mar-24	31-Dez-23	Variação	
			Valor	%
ATIVO				
Ativo não corrente				
Ativos fixos tangíveis	3.145,4	3.181,2	-35,7	-1,1%
Propriedades de investimento	1,9	1,9	-	+0,0%
Ativos intangíveis	22,2	22,5	-0,3	-1,3%
Ativos por impostos diferidos	506,8	486,3	+20,5	+4,2%
Outros ativos não correntes	15,4	15,6	-0,2	-1,2%
Outras contas a receber	111,3	120,9	-9,7	-8,0%
	3.802,9	3.828,4	-25,4	-0,7%
Ativo corrente				
Inventários	76,9	78,7	-1,8	-2,3%
Clientes e Outras contas a receber	963,0	1.128,4	-165,3	-14,7%
Imposto sobre o rendimento a receber	4,1	3,2	+0,9	+26,7%
Outros ativos correntes	75,1	64,0	+11,2	+17,4%
Caixa e seus equivalentes	1.133,4	789,4	+344,0	+43,6%
	2.252,6	2.063,7	+188,9	+9,2%
Total do Ativo	6.055,5	5.892,0	+163,5	+2,8%
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO				
Capital e reservas				
Capital	980,0	980,0	-	-%
Reserva legal	8,3	8,3	-	-%
Reservas de justo valor	1,0	-0,5	+1,4	>+200%
Outras reservas	-55,3	-27,3	-28,0	-102,3%
Ajustamentos em partes de capital	-7,9	-9,5	+1,6	+16,5%
Resultados transitados	-337,1	-514,4	+177,3	+34,5%
Resultado líquido do exercício	-71,9	177,3	-249,1	-140,5%
Total do Capital Próprio	517,1	613,9	-96,8	-15,8%
PASSIVO				
Passivo não corrente				
Provisões	322,0	307,3	+14,6	+4,8%
Passivos remunerados	186,9	200,0	-13,1	-6,6%
Passivo locação com opção de compra	684,6	698,3	-13,7	-2,0%
Passivo locação sem opção de compra	1.462,5	1.498,5	-36,0	-2,4%
Pensões e outros benefícios pós-emprego	176,1	176,7	-0,6	-0,4%
Passivos por impostos diferidos	74,0	82,9	-8,9	-10,8%
	2.906,0	2.963,7	-57,7	-1,9%
Passivo corrente				
Passivos remunerados	455,7	450,5	+5,3	+1,2%
Passivo locação com opção de compra	93,5	91,7	+1,8	+1,9%
Passivo locação sem opção de compra	297,8	302,7	-4,8	-1,6%
Fornecedores e Outras contas a pagar	657,8	674,7	-16,9	-2,5%
Imposto sobre o rendimento a pagar	0,0	0,0	-	-%
Documentos pendentes de voo	1.052,9	715,8	+337,2	+47,1%
Outros passivos correntes	74,6	79,0	-4,5	-5,6%
	2.632,4	2.314,4	+318,0	+13,7%
Total do Passivo	5.538,4	5.278,1	+260,3	+4,9%
Total do Capital Próprio e Passivo	6.055,5	5.892,0	+163,5	+2,8%
Dívida Financeira	1.420,7	1.440,4	-19,8	-1,4%
Empréstimos bancários e obrigações	642,6	650,5	-7,8	-1,2%
Passivos de locação com opção de compra	778,0	790,0	-11,9	-1,5%
Caixa e equivalentes	1.133,4	789,4	+344,0	+43,6%
Dívida Financeira Líquida	287,3	651,1	-363,8	-55,9%
Passivos de locação sem opção de compra	1.760,3	1.801,1	-40,8	-2,3%

DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DOS FLUXOS DE CAIXA

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	31-Mar-24	31-Mar-23	Variação	
			Valor	%
ATIVIDADES OPERACIONAIS				
Recebimentos de Clientes	1.161,3	1.100,0	+61,3	+5,6%
Pagamentos a Fornecedores	-734,8	-783,3	+48,6	+6,2%
Pagamentos ao Pessoal	-191,7	-142,6	-49,1	-34,4%
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor	-1,7	-1,5	-0,2	-13,1%
Fluxos gerados pelas operações	233,1	172,6	+60,5	+35,1%
(Pagamentos)/recebimentos do imposto sobre o rendimento	-0,0	-0,0	+0,0	+75,6%
Outros (pagamentos)/recebimentos da atividade operacional	-2,2	3,1	-5,3	-171,2%
Fluxos das atividades operacionais (1)	230,9	175,7	+55,2	+31,4%
ATIVIDADES DE INVESTIMENTO				
Recebimentos provenientes de:				
Outros Ativos Financeiros	0,7	18,8	-18,1	-96,5%
Empréstimos Concedidos	82,6	89,8	-7,2	-8,0%
Juros e Proveitos Similares	11,4	8,1	+3,3	+40,2%
Total recebimentos	94,7	116,8	-22,1	-18,9%
Pagamentos respeitantes a:				
Outros Ativos Financeiros	-10,0	-24,4	+14,3	+58,8%
Ativos Fixos Tangíveis	-64,3	-53,5	-10,8	-20,2%
Ativos Intangíveis	-2,0	-0,1	-1,9	<-200%
Empréstimos Concedidos	-91,3	-91,9	+0,5	+0,6%
Total pagamentos	-167,6	-169,8	+2,1	+1,3%
Fluxos das atividades de investimento (2)	-72,9	-53,0	-19,9	-37,6%
ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO				
Recebimentos provenientes de:				
Aumentos de capital, prestações suplementares e prémios de emissão	343,0	-	+343,0	s.s.
Total recebimentos	343,0	-	+343,0	s.s.
Pagamentos respeitantes a:				
Empréstimos Obtidos	-12,5	-15,1	+2,6	+17,1%
Passivo locação com opção de compra	-21,9	-17,9	-4,0	-22,4%
Passivo locação sem opção de compra	-116,5	-131,5	+15,0	+11,4%
Juros e Custos Similares	-18,1	-15,6	-2,5	-16,0%
Total pagamentos	-168,9	-180,0	+11,1	+6,2%
Fluxos das atividades de financiamento (3)	174,1	-180,0	+354,1	+196,7%
VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES (1)+(2)+(3)	332,1	-57,3	+389,4	>+200%
EFEITO DAS DIFERENÇAS DE CÂMBIO	12,0	-3,0	+14,9	>+200%
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	789,4	916,1	s.s.	s.s.
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO EXERCÍCIO	1.133,4	855,8	s.s.	s.s.

GLOSSÁRIO

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

PRASK: *Passenger revenue per available seat kilometer* / receitas de passageiros divididas por lugar-quilómetro.

CASK: *Cost per available seat kilometer* / custos operacionais divididos por lugar-quilómetro.

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

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

EBIT: Resultado Operacional = Rendimentos operacionais - Gastos operacionais.

EBITDA: Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade.

ADVERTÊNCIAS

Este documento foi preparado pela Transportes Aéreos Portugueses, S.A. ("TAP") e pode ser sujeito a alterações e/ou complementado a qualquer momento. Toda a informação contida neste documento refere-se à data do documento. A TAP e os seus representantes, trabalhadores ou consultores expressamente não assumem qualquer obrigação de atualizar as referidas informações, nem de fazer qualquer anúncio de eventuais alterações ou modificações.

A informação contida no presente documento é divulgada para efeitos gerais e de cumprimento de obrigações legais, não constituindo, nem integrando, nem devendo ser interpretada como um prospeto ou uma oferta (pública ou privada) ou convite para a subscrição, compra ou venda de ações ou de quaisquer outros valores mobiliários emitidos pela TAP, nem como aconselhamento ou recomendação para investimento ou desinvestimento. A informação não se destina a constituir qualquer aconselhamento profissional. Este documento e a sua divulgação não constituem fundamento para, nem podem ser utilizados para suportar uma decisão de investimento em qualquer jurisdição.

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

As indicações futuras que possam constar do presente documento estão baseadas em diversos pressupostos e sujeitas a riscos conhecidos e não conhecidos, a contingências, a incertezas e a um conjunto de outros fatores que poderão fazer com que os resultados reais difiram materialmente daqueles que sejam mencionados no presente documento como indicações futuras, incluindo, mas não limitado a, possíveis alterações na regulação, na indústria da aviação, na concorrência, nas condições do mercado financeiro e nas 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 expressões semelhantes, ou também por verbos no futuro ou tempo 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 possam constar do presente documento estão sujeitas a vários riscos e incertezas, muitos dos quais difíceis de antecipar e fora do nosso controlo, e 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. A TAP e os seus representantes, trabalhadores ou consultores expressamente não assumem qualquer obrigação de atualizar qualquer informação ou indicação futura constante do presente documento.

A informação financeira incluída neste documento não foi auditada e, por conseguinte, pode ainda estar sujeita a eventuais ajustamentos posteriores.