

**Lisboa, Portugal, 29 de junho de 2020:** Transportes Aéreos Portugueses, S.A. ("TAP" ou "Empresa") informa sobre *Trading Update* relativo ao primeiro trimestre 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 PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2020

- **Primeiros dois meses de 2020 mantiveram a tendência positiva observada no segundo semestre de 2019, registando uma melhoria expressiva dos principais indicadores operacionais e financeiros quando comparado com o período homólogo do ano anterior**
  - Crescimento do número de passageiros transportados em 13,4% YoY, com melhoria do *load factor* em 1,9 p.p. YoY
  - Aumento dos rendimentos operacionais totais em 19,4% YoY e das receitas de passagens em 20,8% YoY
  - Aumento do EBITDA em EUR 54,4 milhões YoY e margem EBITDA de 5,1%, o que representou uma melhoria de 12,9 p.p. na margem face ao período homólogo de 2019
  - Melhoria do Resultado Operacional (EBIT) em EUR 35,7 milhões YoY, tendo a margem EBIT aumentado em 11,7 p.p. YoY para -13,4% (margem negativa explicada pela sazonalidade do negócio, onde os primeiros dois meses do ano são tradicionalmente dos que apresentam receitas e margens mais baixas)
  - Aumento da receita média de passagens por ASK (PRASK) em 7,1% YoY e diminuição dos custos operacionais unitários por ASK (CASK) em 4,1% YoY, ambos os indicadores ajustados pela etapa média (apesar do aumento dos ASKs de 15% YoY)
  
- **Quebra de atividade verificada em março de 2020 em resultado da pandemia Covid-19 impactou negativamente a performance da TAP no 1º trimestre, compensando a boa performance observada nos primeiros 2 meses do ano. O mês de março foi já significativamente afetado pelas medidas de contenção adotadas pelas autoridades nacionais e internacionais que se refletiram numa acentuada quebra na procura e levaram a TAP a diminuir a sua capacidade operacional, traduzindo-se numa deterioração progressiva da atividade ao longo do mês**
  - Decréscimo do número de passageiros transportados no trimestre em 12,6% YoY e dos ASKs em 2% YoY, com uma quebra do *load factor* em 3,4 p.p. YoY para 71,9%. No mês de março, o decréscimo do número de passageiros transportados atingiu os 54,7% YoY e os ASKs diminuíram 33,9% YoY, com uma quebra do *load factor* em 17,2 p.p. para 62,7%
  - Diminuição dos rendimentos operacionais totais em 5,0% no trimestre YoY e das receitas de passagens em 3,7% YoY, sendo a diminuição verificada no mês de março de EUR 106,3 milhões YoY (-47,7%) nos rendimentos operacionais totais e de EUR 90,3 milhões YoY (-46,9%) nas receitas de passagens
  - Quebra do EBITDA em EUR 26,0 milhões YoY no trimestre para EUR -22,6 milhões e do Resultado Operacional (EBIT) em EUR 53,9 milhões YoY para EUR -155,3 milhões. No mês de março a quebra do EBITDA foi de EUR 80,4 milhões YoY e do Resultado Operacional (EBIT) de EUR 89,7 milhões YoY, tendo estes indicadores atingido no mês de março o valor de EUR -46,3 milhões e EUR -92,7 milhões, respetivamente
  - Resultado líquido negativo do trimestre de EUR 395,0 milhões impactado por eventos relacionados com a pandemia Covid-19, nomeadamente pelo reconhecimento de *overhedge* de jet fuel de EUR 150,3 milhões, tendo o resultado líquido sido igualmente impactado por diferenças de câmbio líquidas negativas de EUR 100,5 milhões. Excluindo estes dois efeitos, o resultado líquido do 1º trimestre de 2020 teria sido negativo em EUR 169,9 milhões. No período homólogo de 2019 o resultado líquido foi de EUR -106,6 milhões.
  
- No que se refere à frota, durante o 1º trimestre de 2020 entraram em operação 3 aviões de nova geração Airbus (2 A330 neo e 1 A321 neo), tendo saído de operação 1 A319, terminando a TAP o trimestre com uma **frota de 107 aviões** (incluindo aviões regionais operados pela Portugália e White). Tendo em consideração o impacto do

Covid-19 na indústria em geral e na TAP, em particular, o Conselho de Administração iniciou um processo de análise da capacidade instalada, o qual poderá vir a resultar numa reestruturação da frota. **Prevê-se para o período remanescente de 2020 (após 31 de março) uma redução líquida da frota**, incluindo a saída já confirmada de 6 aviões (1 A321, 1 A320, 3 A319 e 1 E190) que terminam contrato em 2020. Para além destas, estão a ser estudadas saídas adicionais de aeronaves por forma a alinhar com o plano de frota atualmente em revisão.

- A dívida remunerada representada por empréstimos bancários e obrigações durante o trimestre diminuiu em aproximadamente EUR 139 milhões, tendo sido realizada em fevereiro de 2020 uma amortização no montante de EUR 158,6 milhões referente a um financiamento com um sindicato de Bancos Portugueses (com extensão da maturidade do montante remanescente desse financiamento). **A maturidade média da dívida financeira da TAP (excluindo leasings operacionais) aumentou de 4,5 anos no final de 2019 para 5,0 anos no final do 1º trimestre de 2020**, continuando o reforço significativo da extensão da maturidade média da dívida efetuado durante o ano de 2019, tendo em conta que no final de 2018 era de 2,5 anos.
- **Desde que a pandemia começou a afetar a TAP, foram adoptadas medidas de proteção de caixa**, nomeadamente iniciativas de controle e redução de custos, incluindo a suspensão ou adiamento de investimentos não críticos, renegociação de contratos e prazos de pagamento, corte de despesas acessórias, suspensão de contratações de novos trabalhadores, de progressões e de formações, bem como a implementação de programas de licenças sem vencimento temporárias. O corte de capacidade, que foi de 33,9% em termos de ASKs YoY logo no mês de março, foi fundamental para a diminuição dos custos variáveis, que representaram em 2019 aproximadamente 60% dos custos operacionais totais da TAP.
- Apesar do forte impacto da pandemia sentido já em março de 2020, a TAP registou fluxo de caixa operacional positivo no 1º trimestre, com uma melhoria face ao período homólogo do ano anterior. As medidas de proteção de caixa adotadas permitiram fechar o trimestre com uma **posição de caixa e equivalentes de EUR 280,4 milhões**, mesmo após a amortização de dívida acima referida. Adicionalmente, o montante disponível de recebíveis de cartões de crédito no Brasil ascendia a EUR 70,0 milhões considerando a taxa de câmbio EURBRL do final do mês de março de 2020.

## EVENTOS SUBSEQUENTES

### Plano de auxílio do Estado Português

- A 9 de junho de 2020, o Estado Português notificou a Comissão Europeia acerca da sua intenção de conceder um auxílio de Estado, sob a forma de um empréstimo, a favor da acionista única da TAP, a TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS S.A. ("TAP SGPS"), no montante de até € 1,2 mil milhões de euros. Este apoio tem como objetivo disponibilizar recursos suficientes para que a TAP SGPS possa fazer face às suas necessidades de liquidez imediatas, tendo em vista a concretização de um plano de viabilidade de longo prazo para a empresa.
- Em 10 de junho de 2020, a Comissão Europeia anunciou a sua decisão de aprovar o referido auxílio do Estado, por entender que o mesmo é compatível com as regras da União Europeia relativas a auxílios de Estado, conforme comunicado disponível em [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_1029](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1029).
- A concretização deste auxílio de Estado encontra-se sujeita à formalização dos documentos contratuais tidos por necessários, em particular a celebração do respetivo contrato de financiamento, que deverá ser objeto de aprovação prévia, designadamente, pelos Conselhos de Administração da TAP e da TAP SGPS.
- Em 25 de junho de 2020, a TAP e a TAP SGPS foram formalmente citadas por parte do Supremo Tribunal Administrativo, na qualidade de Contrainteressadas, nos termos e para os efeitos do Processo Cautelar 55/20.1BALS.B. Identificam-se no âmbito deste processo, 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. A mencionada providência cautelar requer, em termos gerais, a inibição do ato administrativo pelo qual o Estado Português concederá, ou autorizará que se conceda, ajuda financeira à TAP SGPS ou à TAP, enquanto esta última não assegurar a distribuição equitativa e proporcional dos voos a serem operados pela TAP de e para os diversos aeroportos portugueses, assegurando no mínimo para o aeroporto do Porto 80% dos voos operados antes da pandemia de Covid-19.
- Ainda no âmbito do referido processo judicial, a TAP e a TAP SGPS, na qualidade de Contrainteressadas, e o Conselho de Ministros, na qualidade de Requerido, dispõem do prazo de 10 dias para deduzir oposição. Nos termos da lei aplicável, o Conselho de Ministros, na qualidade de Requerido, poderá praticar o ato administrativo acima descrito mas apenas poderá iniciar ou prosseguir a execução do mesmo no caso de, mediante resolução fundamentada, reconhecer que o diferimento da execução do mesmo seria gravemente prejudicial para o interesse público.

### Suspensão quase completa da atividade e adoção de medidas de suspensão temporária da prestação do trabalho

- Em 1 de abril de 2020, após sucessivos anúncios relativos à redução da operação durante o mês de março de 2020 e em resultado das crescentes limitações ao tráfego aéreo impostas por mais de uma centena de Estados em consequência da pandemia Covid-19, a TAP anunciou a suspensão temporária quase completa da sua atividade, passando a operar apenas para a Terceira e Ponta Delgada, nos Açores, e para o Funchal, na Madeira, para assegurar a continuidade territorial, suspendendo todas as demais rotas.
- Neste contexto, o Conselho de Administração da TAP decidiu que, para melhor defesa da manutenção dos postos de trabalho do seu universo de colaboradores e salvaguarda do futuro da empresa, deveria recorrer ao programa disponibilizado pelo Governo Português de apoio à recuperação socioeconómica do país e das empresas, constante do Decreto-Lei nº 10-G/2020, de 26 de março, na sua versão atual, que prevê precisamente a adoção de medidas excecionais e temporárias para assegurar a proteção e manutenção dos postos de trabalho, no âmbito da pandemia Covid-19, adotando assim medidas de suspensão temporária da prestação do trabalho para cerca de 90% dos colaboradores da TAP e de redução do período normal de trabalho e redução proporcional da remuneração, em 20%, para os restantes colaboradores da TAP que permaneceram ao serviço, tendo esta medida entrado em vigor a 2 de abril de 2020, por 30 dias, e sido sucessivamente renovada por períodos adicionais de 30 dias, encontrando-se atualmente prevista até 31 de julho de 2020.
- Estas medidas tiveram por objetivo reduzir os custos fixos da TAP, por forma a compensar parcialmente a perda de receita neste novo cenário, sendo os custos com pessoal o principal custo fixo da TAP, com um peso de aproximadamente 20% nos custos operacionais totais.
- Estas medidas específicas somaram-se às demais iniciativas de controle e redução de custos, incluindo a suspensão ou adiamento de investimentos não críticos, renegociação de contratos e prazos de pagamento, corte de despesas acessórias, suspensão de contratações de novos trabalhadores, de progressões e de formações, bem como a implementação de programas de licenças sem vencimento temporárias, as quais continuam a ser implementadas.
- A redução de capacidade (medida em ASKs) face ao mês homólogo do ano anterior, foi de 99% em abril e 98% em maio de 2020.

### Ratings

- Após as mais recentes revisões em baixa, que têm afetado todo o setor de aviação a nível global, o rating de crédito de emitente de longo prazo atribuído à TAP pela S&P Global Ratings Europe Limited ("S&P") é atualmente de B- (*CreditWatch* negativo) e o *Corporate Family ratings* atribuído pela Moody's Investors Service ("Moody's") é Caa2 (*Outlook* negativo).

## PRINCIPAIS INDICADORES OPERACIONAIS

TAP, S.A. Consolidado	Jan-Fev 2020	Jan-Fev 2019	Variação		1T20	1T19	Variação	
			Abs.	%			Abs.	%
Passageiros ('000)	2.376	2.096	280	+13,4%	2.960	3.386	-426	-12,6%
RPK (milhões)	6.124	5.185	939	+18,1%	7.696	8.216	-520	-6,3%
ASK (milhões)	8.197	7.125	1.071	+15,0%	10.703	10.918	-214	-2,0%
Load Factor	74,7%	72,8%	+1,9p.p.		71,9%	75,3%	-3,4p.p.	
Block Hours	62.649	57.512	5.137	+8,9%	81.114	87.896	-6.781	-7,7%
Número de Partidas	20.528	19.632	896	+4,6%	26.512	30.030	-3.518	-11,7%
Etapa média (km)	1.981	1.904	77	+4,0%	1.994	1.901	93	+4,9%
Quadro do Pessoal Ativo (final do período) <sup>1)</sup>	9.153	8.237	916	+11,1%	9.143	8.387	756	+9,0%

1) Não inclui pessoal sem colocação e não ativo.

## PRINCIPAIS INDICADORES FINANCEIROS

TAP, S.A. Consolidado	Jan-Fev 2020	Jan-Fev 2019	Variação		1T20	1T19	Variação	
			Abs.	%			Abs.	%
Rendimentos Operacionais (milhões €)	466,6	390,8	75,8	+19,4%	583,2	613,7	-30,5	-5,0%
Rendimentos de Passagens (milhões €)	410,9	340,1	70,8	+20,8%	513,3	532,8	-19,5	-3,7%
EBITDA (milhões €) <sup>1)</sup>	23,7	-30,7	54,4	s.s.	-22,6	3,4	-26,0	s.s.
Margem EBITDA	5,1%	-7,9%	+12,9p.p.		-3,9%	0,5%	-4,4p.p.	
Resultado Operacional (EBIT) (milhões €)	-62,6	-98,4	35,7	s.s.	-155,3	-101,4	-53,9	s.s.
Margem EBIT	-13,4%	-25,2%	+11,7p.p.		-26,6%	-16,5%	-10,1p.p.	
Fluxos das atividades operacionais (milhões €)					158,7	66,1	92,6	+140,1%
Fluxos das atividades operacionais ajustado (milhões €) <sup>2)</sup>					61,7	-23,4	85,1	s.s.

1) EBITDA = Resultado Operacional + Depreciação, amortização e perdas por imparidade.

2) Fluxos das atividades operacionais ajustado = Fluxos das atividades operacionais - Pagamentos respeitantes a passivo de locação sem opção de compra - Pagamentos respeitantes a juros de passivo de locação sem opção de compra

## FINANCIAMENTOS E OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS

TAP, S.A. Consolidado	31-mar-20	31-dez-19
EUR milhões		
<b>Dívida Financeira</b>	<b>1.407,0</b>	<b>1.358,3</b>
Empréstimos bancários e obrigações	944,4	1.083,4
Passivos de locação com opção de compra	462,6	274,9
<b>Caixa e equivalentes</b>	<b>280,4</b>	<b>426,3</b>
<b>Dívida Financeira Líquida</b>	<b>1.126,6</b>	<b>932,0</b>
<b>Passivos de locação sem opção de compra</b>	<b>2.298,4</b>	<b>2.278,7</b>

## DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

TAP, S.A. Consolidado EUR milhões	1T20	1T19	Variação	
			Abs.	%
<b>Rendimentos operacionais</b>	<b>583,2</b>	<b>613,7</b>	<b>-30,5</b>	<b>-5,0%</b>
Passagens	513,3	532,8	-19,5	-3,7%
Manutenção	32,0	43,7	-11,7	-26,8%
Carga e Correio	32,7	31,0	1,7	+5,4%
Outros rendimentos	5,3	6,3	-1,0	-15,8%
<b>Gastos operacionais</b>	<b>738,5</b>	<b>715,1</b>	<b>23,4</b>	<b>+3,3%</b>
Combustível para aeronaves	153,3	154,9	-1,6	-1,0%
Custos Operacionais de Tráfego	169,0	172,7	-3,7	-2,2%
Custos com o Pessoal	162,7	154,7	8,0	+5,2%
Gastos com manutenção de aeronaves	13,3	11,2	2,1	19,2%
Custo dos materiais consumidos	23,1	32,3	-9,2	-28,4%
Custos comerciais, marketing e comunicação	45,0	46,5	-1,5	-3,3%
Imparidade de contas a receber, inventários e Provisões	1,0	1,2	-0,2	-15,3%
Outros gastos	37,8	34,9	2,9	+8,3%
Reestruturação	0,7	1,6	-0,9	-56,9%
Outros itens não recorrentes	0,0	0,5	-0,5	-96,3%
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	132,7	104,8	27,9	+26,7%
<b>EBIT (Resultado Operacional)</b>	<b>-155,3</b>	<b>-101,4</b>	<b>-53,9</b>	<b>s.s.</b>
<b>Margem EBIT</b>	<b>-26,6%</b>	<b>-16,5%</b>	<b>-10,1p.p.</b>	
Juros e rendimentos similares obtidos	8,7	8,2	0,4	+5,4%
Juros e gastos similares suportados	-59,5	-22,3	-37,2	+166,6%
Gastos <i>overhedge</i> - Efeito Covid	-150,3	0,0	-150,3	s.s.
Diferenças de câmbio líquidas	-100,5	-22,3	-78,2	+351,1%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-457,0</b>	<b>-137,8</b>	<b>-319,2</b>	<b>s.s.</b>
Imposto sobre o rendimento	62,0	31,2	30,8	+98,7%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-395,0</b>	<b>-106,6</b>	<b>-288,4</b>	<b>s.s.</b>
<b>EBITDA <sup>1)</sup></b>	<b>-22,6</b>	<b>3,4</b>	<b>-26,0</b>	<b>s.s.</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>-3,9%</b>	<b>+0,5%</b>	<b>-4,4p.p.</b>	

1) EBITDA = Resultado Operacional + Depreciações, amortizações e perdas por imparidade.

### 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/ 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 / 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 março 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 em face da recente aprovação do auxílio de Estado, ainda que o desembolso esteja pendente da formalização do contrato de financiamento com o Estado Português, será possível concluir pela preparação das demonstrações financeiras com base no princípio da continuidade dos negócios.

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.