



Relatório de Resultados Primeiro Trimestre de 2020





Relatório de Resultados Primeiro Trimestre de 2020

Dados para conexão à Teleconferências de Resultados

Teleconferências 1T20 Segunda feira, 4 de maio de 2020

Webcast ao vivo Acesso em www.voegol.com.br/ri

Em Inglês	Em Português
11h00 (US EDT) 12h00 (Brasília)	13h30 (Brasília) 12h30 (US EDT)
Telefone: +1 (412) 317-6382 Código: GOL Replay: +1 (412) 317-0088 Código: 10142076	Telefone: +55 (11) 3181-8565 Código: GOL Replay: +55 (11) 3193-1012 Código: 2000720#

GOL registra EBITDA recorrente de R\$1,4 bilhão e lucro por ação diluído recorrente de R\$0,44 no 1T20

A liquidez total foi de R\$4,2 bilhões após pagamento de R\$1,2 bilhão de principal, juros e arrendamentos; forte geração de caixa operacional (R\$1,1 bilhão) com margem de 35,6%

4 de maio de 2020 - São Paulo - A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL” ou “Companhia”) (B3: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea doméstica do Brasil, anuncia hoje o resultado consolidado do primeiro trimestre de 2020 (1T20). Todas as informações são apresentadas em Reais (R\$), de acordo com as normas internacionais de contabilidade (IFRS), e as comparações são em relação ao primeiro trimestre de 2019 (1T19), exceto quando especificadas de outra forma.

“Temos experiência em navegar em tempos de estresse”, comentou Paulo Kakinoff, Diretor-Presidente da GOL. “Nosso modelo de frota flexível sempre foi um diferencial competitivo da GOL, e agimos rapidamente para nos adaptar ainda quando o impacto da COVID-19 não era tão evidente. Estamos focados neste momento em três prioridades. Em primeiro lugar, proteger a saúde e a Segurança de nossos Colaboradores e Clientes. Segunda, preservar a liquidez financeira da Companhia para superar essa crise e, terceira, assegurar que estamos bem posicionados para continuidade do sucesso do negócio, quando do retorno das atividades, por meio de um plano robusto para a retomada normal das operações.”

Kakinoff acrescentou: “As ações responsáveis que tomamos incluem a suspensão temporária de quase todos os voos, postergação de pagamentos de arrendamentos, corte de investimentos, adiamento no recebimento de novas aeronaves, renegociação de prazos com fornecedores, redução significativa nas despesas com pessoal e cooperação com o Governo brasileiro”.

A GOL apresenta uma forte melhora na margem do fluxo de caixa operacional no 1T20, apesar dos impactos da Covid-19 na segunda quinzena de março. A Companhia tem à sua disposição mais de R\$7 bilhões em fontes de liquidez, equivalentes à receita esperada até o final do ano. Adicionalmente, a liquidez da GOL será impactada positivamente pelo pagamento de R\$447 milhões recebido de Boeing em abril, de acordo de compensação pela paralisação do Boeing 737 MAX.

“Ao agir com rapidez e determinação, reduzimos custos fixos e, ao mesmo tempo, preservamos o emprego dos nossos Colaboradores e o capital de giro da Companhia no curto prazo. Isso nos propicia a liquidez necessária para enfrentar a tempestade”, acrescentou Kakinoff.

Informações Financeiras não Auditadas

As informações financeiras relativas ao período de três meses encerrado em 30 de março de 2020 constantes deste documento não foram auditadas ou objeto de revisão limitada pelos auditores da GOL. As Informações Trimestrais completas referentes ao primeiro trimestre de 2020 ainda se encontram em processo de revisão pelos auditores independentes da Companhia e serão divulgadas ao mercado após a conclusão dos respectivos trabalhos pelos auditores independentes. A GOL não antecipa que será necessária a realização de ajustes ou alterações nas informações ora divulgadas. Não obstante, caso seja necessária a realização de quaisquer ajustes, a Companhia manterá o mercado devidamente informado.

Sumário dos Resultados do 1T20

Em decorrência da pandemia da Covid-19, o trimestre — que caminhava para resultados recordes até meados de março — se deteriorou com rapidez devido a um cenário sem precedentes na indústria. Em 16 de março, a GOL iniciou a redução da sua capacidade em 50 a 60% no mercado doméstico, e em 90 a 95% no internacional. Essa foi uma decisão prudente que refletiu a mudança na demanda dos Clientes, e seguiu as ações de muitas outras companhias aéreas em diversos países.

Em 24 de março, em apoio às ações do Governo brasileiro para impedir a disseminação da COVID-19, que desde meados de mês inclui restrições à grande parte do tráfego aéreo nacional, a Companhia reajustou sua rede de 800 voos por dia para 50 voos diários essenciais entre o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, e todas as 26 capitais estaduais e Brasília. A Companhia continua trabalhando em de maneira coordenada com a esfera federal, para oferecer uma malha essencial, seja por motivos de viagens de emergência, transporte de profissionais de saúde, órgãos para transplante, equipamentos médicos e promovendo repatriações, quando solicitada.

A GOL espera manter essa configuração de malha atual durante o mês de maio, quando aumentará a frequência de voos e ampliará gradativamente a cobertura para outras cidades, como Foz do Iguaçu e Navegantes, e retornará as operações no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo e Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

A Companhia também tomou medidas de preservação de caixa por meio de diminuições de custos, novas condições de pagamento e postergações, que serão detalhadas mais à frente. Essas iniciativas, em conjunto com uma significativa desvalorização do real frente ao dólar, explicam a maioria das variações neste relatório do 1T20.

Aqui estão os destaques dos resultados do 1T20 da GOL:

- O número de Passageiro-Quilômetro Transportado Pago (RPK) caiu 6,4% totalizando R\$9,9 bilhões, enquanto o Assento Quilômetro Ofertado (ASK) reduziu 4,4% na comparação trimestral. A GOL transportou 8,3 milhões de Clientes, uma queda de 6,7% comparado com o 1T19;
- A receita líquida foi de R\$3,1 bilhões, uma queda de 2,0% em relação ao 1T19. A receita com transporte de cargas e outros cresceu 16,4% para R\$206,4 milhões;
- Como porcentagem da receita líquida, os custos e despesas operacionais da GOL diminuíram 17 pontos percentuais para 67,4%, comparativamente a 84,2% no 1T19;
- O EBITDA recorrente e o lucro operacional (EBIT) recorrente atingiram R\$1,4 bilhão e R\$938 milhões, respectivamente. A margem EBITDA recorrente e a margem operacional (EBIT) recorrente foram de 45,7% e 29,8%, um aumento de 16,1 p.p. e 12,8 p.p. respectivamente, em relação a igual período do ano anterior;
- O lucro líquido recorrente foi de R\$173 milhões. O lucro por ação diluído foi de R\$0,44 e o lucro por ADS diluído foi de US\$0,20.
- A GOL registrou forte geração de caixa operacional (R\$1,1 bilhão), com margem de fluxo de caixa operacional de 35,6%, uma melhora de 27,7 p.p. na comparação trimestral; e
- A Companhia amortizou R\$1,2 bilhão de principal e juros de dívidas e arrendamentos no trimestre, incluindo o pagamento antecipado de R\$426,6 milhões de *Senior Notes*. A liquidez total foi de R\$4,2 bilhões, composta por R\$3,0 bilhões em caixa e aplicações e R\$1,2 bilhão em recebíveis.

Fortes indicadores operacionais: O gerenciamento responsável e racional da capacidade em relação à demanda dos Clientes, somada a uma gestão eficiente de precificação, fizeram com que a Companhia atingisse:

- Yield* médio por passageiro de 29,57 centavos (R\$), um aumento de 3,6%;
- Pontualidade de 92,6%, um aumento de 5,5 p.p., de acordo com a Infraero e dados fornecidos pelos principais aeroportos;
- Taxa de ocupação média de 79,8%, uma redução de 1,7 p.p.; e
- Utilização média de aeronaves de 12,1 horas/dia, queda de 5,5%.

Receita impactada: A GOL transportou 8,3 milhões de Clientes no trimestre, sendo 7,8 milhões no mercado doméstico (-7,1%) e 0,5 milhão no internacional (-15,8%). A Receita Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (RASK) foi de 25,26 centavos (R\$), aumento de 2,6%. A Receita de Passageiros Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (PRASK) foi de 23,60 centavos (R\$), incremento de 1,4%.

Custos controlados: A GOL tem os menores custos unitários na América Latina, que propicia um melhor equilíbrio de custos fixos durante esse período de pandemia. O Custo por Assento Quilômetro Ofertado (CASK) excluindo despesas não recorrentes reduziu 13,3%, de 20,44 centavos (R\$) no 1T19 para 17,73 centavos (R\$) no 1T20, principalmente em decorrência do ganho de operações de *sale and leaseback*, compensado por aumentos nos custos com depreciação em virtude da adição líquida de nove (9) aeronaves na frota, e pelo aumento de despesas com material de manutenção e reparo denominadas em Dólar.

Margens saudáveis: Resultante do forte controle de custos, e à eficiente gestão da capacidade e dos *yields*, a Companhia obteve lucro operacional pelo 15º trimestre consecutivo. A margem EBIT recorrente foi de 29,8%. O lucro operacional (EBIT) recorrente foi de R\$937,9 milhões, R\$391,7 milhões superior em relação ao 1T19. A margem EBITDA recorrente atingiu 45,7%. O EBITDA recorrente foi de R\$1,4 bilhão, R\$488 milhões acima do registrado no mesmo período do ano anterior.

O hedge de petróleo foi um item excepcional: Pela redução de sua capacidade, a GOL espera consumir um volume menor de litros de combustível que o esperado nos próximos dois trimestres. A Companhia registrou a ineficácia de sua cobertura de preço de combustível no 2T20-3T20 como um item excepcional de R\$292 milhões em seu resultado financeiro para o 1T20.

Fortalecimento da liquidez: A GOL apresentou geração de caixa operacional de R\$1,1 bilhão no trimestre. A liquidez total atingiu R\$4,2 bilhões, mantendo-se no mesmo nível registrado em 31 de dezembro de 2019, demonstrando uma prudente gestão de fluxo de caixa e rápida contenção de custos, em função da desaceleração nas vendas observada a partir de meados de março. Ainda em março, a Companhia concluiu a operação de *sale and leaseback* relativa a 11 aeronaves Boeing 737 NG, o que reduziu a dívida líquida em R\$619,2 milhões, composta por uma diminuição de R\$148,7 milhões no endividamento e pelo acréscimo de R\$448,5 milhões na liquidez de caixa. Parte dos recursos obtidos foi utilizada para o resgate antecipado das *Senior Notes* com vencimento em 2022, no valor de R\$426,6 milhões com taxas nominais de aproximadamente 9,0%, mantendo assim a disciplina responsável de desalavancagem do balanço e nosso comprometimento com os credores de longo prazo. No 1T20, a GOL efetuou pagamentos de principal e juros de dívidas e arrendamento no total de R\$1,2 bilhão. A relação dívida líquida (excluindo as *Exchangeable Notes* e os bônus perpétuos) sobre EBITDA UDM foi de 2,4x em 31 de março de 2020.

Comentários da Administração sobre os Resultados e Respostas à COVID-19

A GOL gostaria de celebrar mais um trimestre de crescimento excepcional, entretanto, foi atingida por um fator externo de magnitude inimaginável. A Companhia agiu rapidamente para enfrentar esse desafio e agradece a todos e cada um dos Colaboradores da GOL pela clara atitude de motivação e engajamento com o propósito coletivo de **Ser a Primeira Para Todos**.

Nós estamos gerenciando eficientemente nosso negócio durante essa crise, e possuímos uma sólida situação financeira atual. Quando a dimensão do desafio ficou evidenciada no início de março, realizamos uma rigorosa revisão do orçamento da Companhia para preservar capital de giro. Objetivamos uma significativa contenção de custos por meio da eliminação de itens não essenciais. Através dessas ações, alcançamos aproximadamente R\$2,4 bilhões em reduções de custo, eliminações de investimentos e adiamentos de pagamentos em 2020.

A Companhia agradece também ao Governo brasileiro por sua rapidez na condução das ações para gerenciamento dos impactos nas empresas aéreas brasileiras. A GOL também apoia as iniciativas para mitigar, pelo menos parcialmente, o impacto nos serviços de transporte de passageiros.

Nessas circunstâncias extremamente desafiadoras que o Brasil e o mundo estão vivendo, a GOL reconhece sua responsabilidade de planejar o uso criterioso dos recursos disponíveis, levando em consideração que a Segurança dos seus Clientes e Colaboradores é, e sempre será, o valor número um da Companhia.

As principais iniciativas de capital e giro da Companhia estão resumidas abaixo:

Redução nos custos fixos e variáveis

- **Custos variáveis:** A partir de 24 de março reformulamos nossa malha área para garantir uma rede essencial de voos desde e para as capitais brasileiras, o que representa uma redução de 93% dos voos domésticos e a interrupção temporária de todas as operações internacionais, diminuindo assim os custos variáveis relacionados;
- **Despesas com pessoal:** Implementação de medidas visando a redução planejada de cerca de 50% das despesas com folha de pagamento e respectivos encargos a partir do mês de abril, principalmente por meio de diminuição da jornada de trabalho e consequentemente da remuneração (35% em abril e 50% em maio) para aeroviários (serviços terrestres) e gerentes e diretores, enquanto os Vice-Presidentes e o Presidente tiveram salários reduzidos em 60%, e negociação de redução pela metade da jornada de trabalho para nossa tripulação. Aproximadamente 6.200 Colaboradores (cerca de 38% do quadro total) aderiram à licença não remunerada ou tiveram seus contratos de trabalho suspensos no âmbito da MP 936; e
- **Outras despesas:** Suspensão de gastos com propaganda e publicidade, bem como a interrupção de projetos que não sejam absolutamente essenciais para a continuidade de nossas operações.

Preservação e fortalecimento da posição de caixa e liquidez

- **Arrendamentos de aeronaves e motores:** Negociação junto aos principais arrendadores que possibilitou o diferimento dos pagamentos para períodos entre 3 e 6 meses, que a Companhia espera que totalizará aproximadamente R\$450 milhões de retenção de recursos financeiros;
- **Custos com combustíveis:** Acordos junto aos fornecedores para prorrogação de pagamentos para após o mês de agosto de 2020, de forma parcelada;
- **Despesas com pessoal:** Suspensão do pagamento da participação nos resultados e bônus relativos ao exercício de 2019, bem como da antecipação do 13º salário e abonos de férias;
- **Investimentos:** Suspensão de todo o CAPEX não essencial, incluindo a interrupção de pagamentos a título de “*pre delivery payments (PDPs)*”;

- **Manutenção de motores:** Prorrogação das condições de pagamento entre 60-90 dias junto aos fornecedores;
- **Impostos, contribuições e encargos sociais:** Suspensão de pagamentos de impostos federais via liminar judicial, e também em decorrência das medidas promulgadas pelo Governo Federal;
- **Outras despesas e receitas:** Compensação para danos causados pela paralisação das aeronaves Boeing 737MAX, com efeito de caixa de R\$447 milhões no 2T20; e
- **Empréstimos e financiamentos:** Rolagem das debentures com amortização de R\$148 milhões da parcela de março de 2020 para março de 2022, juntamente com a obtenção de *waiver* para os *covenants* de 2020, além da prorrogação de vencimento de operações de capital de giro.

Suporte do governo e órgãos reguladores

- **Preservação de recebíveis de passagens:** Redução no nível de reembolsos e cancelamentos em função de Medida Provisória promulgada pelo Governo permitiu as remarcações de viagens para um período de até 12 meses;
- **Tarifas aeroportuárias:** Alteração no prazo de pagamento das tarifas de navegação e taxas aeroportuárias, que poderão ser quitadas até dezembro sem a incidência de multas; e
- **Manutenção de slots - ANAC:** (i) permissão para excluir o cancelamento de *slots* do cálculo do índice de regularidade, válido até o final de outubro de 2020, alinhada com decisão semelhante adotada por outras organizações e autoridades da aviação civil, como a Comissão Europeia e a FAA; e (ii) extensão da renovação de habilitações por 120 dias.

Em março de 2020, comunicamos o cancelamento do plano de reorganização societária da controlada Smiles com o objetivo de manutenção da liquidez de cerca de R\$1,5 bilhão de caixa, decisão fundamental para este período de enfrentamento de crise.

O plano de preservação de 90 dias que implementamos no início de março foi apenas o primeiro capítulo da estratégia de resposta à COVID-19 da GOL. Como deveremos ter muitos meses de recuperação à nossa frente, estamos trabalhando com muito empenho para a máxima eficiência possível na gestão de nossos recursos. A Companhia tem à disposição mais de R\$7 bilhões em fontes de liquidez, equivalentes à receita esperada até o final do ano. A GOL está construindo liquidez para assegurar a mais longa pista de pouso.

Richard Lark, Diretor Vice-Presidente Financeiro da GOL disse: “Temos uma gestão de liquidez eficaz e estruturada. Mesmo diante das mudanças macroeconômicas, mantivemos a nossa composição de liquidez, o que nos deixa em uma posição forte para enfrentar esta crise”.

Experiência do Cliente e Segurança Pessoal

A GOL tem reforçado todos os procedimentos para garantir a Saúde e Segurança de seus Clientes e Colaboradores, além de seguir os já rígidos padrões de sanitização da aviação civil estabelecidos pelos órgãos responsáveis. Neste período de pandemia, a Companhia implementou avançadas medidas adicionais de limpeza e higienização das aeronaves durante as paradas em solo e pernoites.

As aeronaves da GOL contam com o filtro HEPA, que captura 99,7% de partículas como bactérias, vírus e outras impurezas a bordo, permitindo a circulação de um ar sempre mais puro. Além disso, a Companhia aprimorou o processo de limpeza noturna como o uso de um desinfetante de grau hospitalar para as galerias de serviço e todas as áreas de uso intenso na cabine dos, incluindo dos pilotos.

A Companhia tem distribuído também luvas e máscaras aos seus Colaboradores, que podem utilizar em voo, além de deixar à disposição, nas aeronaves, álcool em gel para a tripulação e Clientes.

A GOL adotou medidas extraordinárias de atendimento com o objetivo de reforçar os procedimentos de Saúde e Segurança, tais como técnicas de distanciamento social para Clientes durante o processo de embarque e à bordo, além de fechar a sala Vip dos aeroportos e eliminar o serviço de cabine.

Com o intuito de evitar aglomerações de pessoas em ambientes públicos, de acordo com as recomendações dos órgãos de saúde, a Companhia reforça a importância dos Clientes usarem os canais digitais para emissão de bilhetes, check-in e tirar dúvidas (site www.voegol.com.br, redes sociais, aplicativo e telefone da Central de Relacionamento: 0300 115 2121). A Companhia pede sinceras desculpas aos passageiros pelo reajuste necessário de sua malha e pelas interrupções e inconveniências que ela possa ter causado.

O CFO Lark acrescentou: “Estamos focados em cuidar de nossos Clientes e Colaboradores, preservar a liquidez financeira da Companhia, construir um plano para recuperar os negócios durante o período de retorno, e acelerar o progresso de nossa estratégia de crescimento a longo prazo. Tudo isso ressalta a relevância do modelo bem-sucedida de baixo custo mais da GOL, porque os viajantes desejam a melhor tarifa sem comprometer a segurança. Estaremos prontos para apoiar nossos Colaboradores e as necessidades de nossos Clientes quando o setor aéreo começar a sua retomada”.

Segurança, o valor número um da Companhia, não mais será limitada a segurança de voo, e passará a incluir também a pessoal. Os pontos fortes dos negócios da GOL, seus Colaboradores, Clientes, marca, malha aérea e confiabilidade operacional são duradouros. As pessoas sempre confiaram em nós para oferecer um alto nível de serviço por um custo menor. Essas vantagens continuarão diferenciando a Companhia e posicionando a GOL como uma empresa de sucesso.

Kakinoff completou: “Seguindo em frente, acreditamos que os Clientes darão maior valor em quem está oferecendo uma experiência de viagem segura, excelente e confiável. E esse é o nosso cartão de visita, é a marca da Companhia, que a GOL representa. Não apenas para a recuperação, mas para acelerar o crescimento da empresa no futuro”.

Gerenciamento flexível de frota

Em um ambiente de incerteza econômica e menor demanda, a frota única da GOL e o gerenciamento flexível de capacidade reduzem sua exposição e tornam a Companhia mais adaptável para enfrentar esta crise, em comparação com outros modelos de negócios de companhias aéreas. Isso é uma vantagem competitiva em circunstâncias operacionais normais, e ainda mais nesse momento, com o setor enfrentando fortes pressões externas.

Um acordo com a Boeing foi finalizado permitindo à Companhia o cancelamento de 34 pedidos, reduzindo os pedidos firmes remanescentes para aeronaves 737 MAX de 129 para 95 e aumentando a flexibilidade para atender às necessidades futuras de frota da GOL.

O plano de malha programada para 2020 já contemplava uma redução orgânica de praticamente 20% de nossa frota, dado que ao longo do ano de 2019 incluímos 19 aeronaves em extensões e *subleasing* para suprir a demanda, devido à paralisação do Boeing 737 MAX e à manutenção não planejada do *pickle fork*. Nossa malha é focada predominantemente no Brasil, o que nos favorecerá, pois esperamos que a demanda nos mercados domésticos de negócios e turismo se recupere em ritmo muito superior aos internacionais.

A pandemia global e a paralisação da economia brasileira exigirão que a Companhia corte a produção de ASK para o 2S20, reduzindo sua malha e a frota.

Kakinoff concluiu: “não temos dúvidas de que, uma vez superada essa crise, teremos aprendido lições importantes de como podemos trabalhar juntos de forma mais eficaz como Companhia. Embora o futuro imediato seja incerto, nossos negócios estão equipados para nos adaptar a mudanças corporativas repentinas. Vale lembrar que, como todas as crises, essa também passará. E, ao final desse processo, estamos confiantes de que a GOL será ainda mais forte”.

Considerações para o 2T20

A GOL está operando com capacidade reduzida até que a demanda normal esteja reestabelecida. Com a expectativa de contração sequencial do PIB brasileiro em pelo menos 5% no 2T20, a GOL reduziu em aproximadamente 80% a capacidade no 2T20 (75% rotas domésticas e 100% internacionais), e espera uma diminuição de 70% na receita ano contra ano. A Companhia retirou 120 aeronaves de sua operação e possui flexibilidade para devolver até 20% da sua capacidade até o final do ano. A GOL usará os próximos meses para definir como será a demanda dos Clientes e planeja manter uma oferta reduzida para o restante do ano. No 2T20, a frota operacional média de 27 aeronaves deverá ter uma taxa de ocupação de aproximadamente 80%. Espera-se que a receita do trimestre findo em junho diminua aproximadamente 70% contra o mesmo período do ano anterior, e a GOL estima reportar resultados do 2T20 com receita total de R\$0,9 bilhão (vs. R\$3,1 bilhões no 2T19) com uma margem EBITDA recorrente de aproximadamente 6% (versus 25,9% no 2T19). As despesas totais devem diminuir em aproximadamente 50%, decorrentes das iniciativas de redução de custos, menores capacidade e consumo de combustível.

A GOL está mantendo um uso mínimo de caixa: A GOL teve consumo de caixa de ~R\$22 milhões/dia no final de março, mas espera que esse volume se reduza para R\$9 milhões/dia até o final de junho, o que é melhor que a média de R\$12 milhões/dia indicados anteriormente para o 2T20. A Companhia estima que suas medidas de preservação de caixa implementadas durante março conservem aproximadamente R\$2,4 bilhões ao longo de 2020, dos quais R\$1,1 bilhão são reduções de despesas operacionais e R\$1,3 bilhão são diferimentos de pagamento de fornecedores e bancos. Cerca de 6.200 funcionários aderiram ao programa de Licença Temporária não Remunerada (que varia de 30 a 90 dias, mantendo-se os benefícios) ou tiveram suspensão temporária do contrato de trabalho, no âmbito da MP 946. O Capex deverá totalizar R\$560 milhões no restante de 2020, e poderá ser menor caso observe-se uma recuperação mais lenta.

A GOL possui uma sólida posição de liquidez: Em 31 de março de 2020, a Companhia possui aproximadamente R\$7 bilhões de fontes de liquidez. Isso inclui valores financeiros disponíveis até R\$1,7 bilhão em depósitos em garantia, reservas de manutenção e despesas pré-pagas, e R\$1,5 bilhão em ativos não onerados e livres de dívidas. A GOL espera encerrar o 2T20 com R\$2,6 bilhões em caixa e R\$10,4 bilhões em dívida líquida ajustada versus R\$3,0 bilhões e R\$11,0 bilhões no trimestre anterior, respectivamente. Diversas iniciativas devem fazer com que a GOL mantenha a liquidez em um patamar de R\$3,3 bilhões no 2T20, apesar de um consumo diário de caixa estimado em R\$9 milhões. A Companhia também possui mais

de R\$3,0 bilhões de ativos sem ônus e depósitos que podem ser usados para gerar R\$1,5 bilhão de liquidez adicional, se necessário. O acionista controlador da GOL (que detém uma participação de 60%) não reduziu sua posição acionária e tampouco indicou potenciais novos aportes de capital. Com um consumo de caixa estimado em R\$7 milhões/dia para o 2S20, a GOL acredita que possui caixa suficiente até o final do ano, assumindo que não haja melhora nas condições atuais.

É importante ressaltar que isso não inclui o montante de até R\$3,0 bilhões que podem ser disponibilizados no programa de empréstimos do BNDES. Estima-se que a relação dívida líquida (excluindo as *Exchangeable Notes* e os bônus perpétuos) sobre EBITDA UDM seja de 2,9x no final do segundo trimestre.

Durante o restante de 2020, a GOL continuará focada em buscar economias de custo, proteger empregos, trabalhar com o Governo do Brasil, e preparar-se para a retomada da prestação de serviços de transporte aéreo, fundamental para a recuperação da economia brasileira. Em função da contínua incerteza sobre o impacto na demanda da pandemia da COVID-19, neste momento a Companhia não está fornecendo projeções futuras.

Indicadores Operacionais e Financeiros (Não auditado)

Dados de Tráfego - GOL (em Milhões)	1T20	1T19	% Var.
RPK GOL - Total	9.948	10.625	-6,4%
RPK GOL - Mercado Doméstico	8.660	9.090	-4,7%
RPK GOL - Mercado Internacional	1.288	1.534	-16,0%
ASK GOL - Total	12.462	13.039	-4,4%
ASK GOL - Mercado Doméstico	10.682	11.021	-3,1%
ASK GOL - Mercado Internacional	1.780	2.018	-11,8%
Taxa de Ocupação GOL - Total	79,8%	81,5%	-1,7 p.p.
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Doméstico	81,1%	82,5%	-1,4 p.p.
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Internacional	72,3%	76,0%	-3,7 p.p.
Dados Operacionais	1T20	1T19	% Var.
Passageiros Pagantes - Pax Transportados ('000)	8.346	8.949	-6,7%
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	12,1	12,8	-5,5%
Decolagens	62.956	63.771	-1,3%
Total de Assentos Disponibilizados ('000)	10.834	11.150	-2,8%
Etapa Média de Voo (km)	1.136	1.156	-1,7%
Litros Consumidos no Período (mm)	363	374	-2,9%
Funcionários (no Final do Período)	16.345	14.994	9,0%
Frota Média Operacional ⁽⁵⁾	114	111	2,7%
Pontualidade	92,6%	87,1%	5,5 p.p.
Regularidade	97,5%	98,2%	-0,7 p.p.
Reclamações de Passageiros (por 1.000 pax)	1,02	1,41	-27,7%
Perda de Bagagem (por 1.000 pax)	2,22	2,25	-1,3%
Dados Financeiros	1T20	1T19	% Var.
YIELD Líquido (R\$ centavos)	29,57	28,55	3,6%
PRASK Líquido (R\$ centavos)	23,60	23,27	1,4%
RASK Líquido (R\$ centavos)	25,26	24,63	2,6%
CASK (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	17,73	20,44	-13,3%
CASK Ex-Combustível (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	9,70	12,80	-24,2%
<i>Breakeven</i> da Taxa de Ocupação ⁽⁴⁾	55,6%	67,6%	-12,0 p.p.
Taxa de Câmbio Média ⁽¹⁾	4,4657	3,7684	18,5%
Taxa de Câmbio no Final do Período ⁽¹⁾	5,1987	3,8967	33,4%
WTI (Média por Barril, US\$) ⁽²⁾	45,78	54,90	-16,6%
Preço por Litro de Combustível (R\$) ⁽³⁾	2,78	2,75	1,1%
Custo de Combustível Golfo do México (Média por Litro, US\$) ⁽²⁾	0,37	0,49	-24,5%

(1) Fonte: Banco Central do Brasil; (2) Fonte: Bloomberg; (3) Despesas com combustível excluindo ganhos com hedge e créditos de PIS e COFINS/litros consumidos; (4) Exclui despesas não recorrentes; (5) Frota média excluindo as aeronaves subarrendadas e em MRO. Alguns valores podem divergir das demonstrações financeiras devido a arredondamentos.

Mercado doméstico

A capacidade da GOL no mercado doméstico caiu 3,1%, e a demanda teve um decréscimo de 4,7% em comparação ao 1T19, e a taxa de ocupação chegou a 81,1% no trimestre. A GOL transportou 7,8 milhões de Clientes durante o trimestre, uma queda de 7,1% comparado com o mesmo período de 2019. A GOL é a líder em transporte de passageiros no mercado brasileiro.

Mercado internacional

A oferta internacional da GOL reduziu 11,8%, e a demanda internacional diminuiu em 16,0% no trimestre em comparação ao 1T19. A taxa de ocupação da Companhia no 1T20 foi de 72,3%, um decréscimo de 3,7 p.p. Durante o trimestre, a GOL transportou 0,5 milhão de passageiros no mercado internacional, comparado a 0,6 milhão em relação ao 1T19.

Volume de Decolagens e Total de Assentos

O volume total de decolagens da GOL foi de 62.956, decréscimo de 1,3% em comparação ao 1T19. O total de assentos disponibilizados ao mercado foi de 10,8 milhões no primeiro trimestre de 2020, uma queda de 2,8% em relação ao mesmo período de 2019.

PRASK, Yield e RASK

O PRASK líquido aumentou 1,4% no 1T20 em relação ao 1T19, atingindo 23,60 centavos (R\$), devido principalmente à manutenção dos níveis na receita de passageiros, não obstante a redução do ASK de 4,4% no trimestre. O RASK líquido da GOL foi de 25,26 centavos (R\$) no 1T20, acréscimo de 2,6% em comparação ao 1T19. O yield líquido teve um incremento de 3,6% em comparação ao 1T19, chegando a 29,57 centavos (R\$).

Demonstrações dos Resultados (Não auditado)

Demonstrações dos Resultados em IFRS (R\$ MM)	1T20	1T19	%Variação
Receita Operacional Líquida	3.147,7	3.210,8	-2,0%
Transporte de Passageiros	2.941,3	3.033,6	-3,0%
Transporte de Cargas e Outros	206,4	177,3	16,4%
Custos e Despesas Operacionais	(2.122,3)	(2.704,7)	-21,5%
Pessoal	(595,2)	(573,8)	3,7%
Pessoal - Operações	(453,3)	(431,5)	5,1%
Pessoal - Outros	(141,9)	(142,3)	-0,3%
Combustível de Aviação	(1.001,1)	(995,2)	0,6%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(99,0)	(153,1)	-35,3%
Combustível (Ex-ICMS)	(902,1)	(842,1)	7,1%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(201,7)	(196,6)	2,6%
Gastos Com Passageiros	(176,0)	(152,1)	15,7%
Prestação de Serviços	(174,0)	(149,5)	16,4%
Comerciais e Publicidade	(118,0)	(133,1)	-11,3%
Material de Manutenção e Reparo	(144,3)	(44,3)	225,7%
Depreciação e Amortização	(501,9)	(405,6)	23,7%
Outros	789,9	(54,5)	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	0,1	NM
Resultado Operacional (EBIT)	1.025,4	506,2	102,6%
<i>Margem Operacional</i>	<i>32,6%</i>	<i>15,8%</i>	<i>16,8 p.p.</i>
Resultado Financeiro	(3.243,6)	(401,1)	NM
Juros Sobre Empréstimos e Financiamentos	(307,6)	(296,1)	3,9%
Ganhos Com Aplicações Financeiras	62,2	20,6	201,9%
Variações Cambiais e Monetárias ⁽¹⁾	(2.531,1)	(90,7)	NM
Resultado Líquido de Derivativos	(354,5)	21,1	NM
Resultados <i>do ESN e Capped Calls</i>	(17,9)	-	NM
Outras Receitas (Despesas), Líquidas	(94,7)	(56,0)	69,1%
Lucro (Prejuízo) Antes de IR/CS (LAIR)	(2.218,2)	105,1	NM
<i>Margem Líquida Antes dos Impostos</i>	<i>-70,5%</i>	<i>3,3%</i>	<i>-73,8 p.p.</i>
Imposto de Renda e Contribuição Social	(43,4)	(69,9)	-37,9%
IR/CS Corrente	(24,3)	(40,0)	-39,2%
IR/CS Diferido	(19,1)	(29,9)	-36,1%
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes da Part. Minoritária	(2.261,6)	35,2	NM
Participação de Acionistas Minoritários	26,7	67,5	-60,4%
(Prejuízo) Líquido Após Part. Minoritária	(2.288,3)	(32,3)	NM
<i>Margem Líquida</i>	<i>-72,7%</i>	<i>-1,0%</i>	<i>-71,7 p.p.</i>
Resultado Por Ação (LPA) em R\$	(6,43)	(0,09)	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽⁴⁾	355,7	350,0	1,6%
Resultado por ADS Equiv. em US\$	(2,88)	(0,05)	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽⁴⁾	177,8	175,0	1,6%
Resultado Por Ação (LPA) Diluído em R\$	0,44	0,25	76,0%
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽⁵⁾	395,2	389,4	1,5%
Resultado por ADS Diluído Equiv. em US\$	0,20	0,13	53,8%
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽⁵⁾	197,6	194,7	1,5%
Recorrente (R\$ MM)	1T20	1T19	% Var.
Lucro (Prejuízo) Antes dos Minoritários	(2.261,6)	35,2	NM
(Despesas) Receitas, Líquidas Não Recorrentes	87,5	(40,0)	NM
Lucro (Prejuízo) Antes dos Minoritários^{(2) (3) (4)}	199,9	165,9	20,5%
EBITDA⁽³⁾	1.439,8	951,8	51,3%
<i>Margem EBITDA⁽³⁾</i>	<i>45,7%</i>	<i>29,6%</i>	<i>16,1 p.p.</i>
EBIT⁽³⁾	937,9	546,2	71,7%
<i>Margem EBIT⁽³⁾</i>	<i>29,8%</i>	<i>17,0%</i>	<i>12,8 p.p.</i>
LAIR^{(2) (3) (4)}	243,3	235,8	3,2%
<i>Margem LAIR^{(2) (3) (4)}</i>	<i>7,7%</i>	<i>7,3%</i>	<i>0,4 p.p.</i>
Lucro (Prejuízo) Líquido Após Participação Minoritária^{(2) (3) (4)}	173,2	98,4	76,0%
<i>Margem Líquida Após Participação Minoritária^{(2) (3) (4)}</i>	<i>5,5%</i>	<i>3,1%</i>	<i>2,4 p.p.</i>
Lucro Por Ação (LPA) Diluída em R\$^{(2) (3) (4) (6)}	0,44	0,25	76,0%
Lucro Por ADS Diluída Equivalente em US\$^{(2) (3) (4) (6)}	0,20	0,13	53,8%

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado nas informações trimestrais - ITR do período findo em 31 de março de 2020 está alocado nos resultados de ESN e capped calls. (2) Exclui os ganhos e perdas não realizados de marcação a mercado do ESN/Capped Calls e os ganhos e perdas de variação cambial sobre a dívida. (3) Exclui despesas (receitas) líquidas não recorrentes. (4) Exclui variações cambiais e monetárias, líquidas. (5) Exclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (6) Inclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs.

Receita líquida

A receita líquida trimestral foi de R\$3,1 bilhões, uma diminuição de 2,0% quando comparada ao 1T19, devido principalmente à queda de 3,0% na receita de passageiros, parcialmente compensada pelo aumento de 17,5% nas receitas com transporte de cargas e pelo incremento de 16,2% nas receitas do programa de fidelidade em comparação ao 1T19.

A GOL transportou 8,3 milhões de Clientes durante o trimestre, redução de 6,7%, sendo 7,8 milhões no mercado doméstico, decréscimo de 7,1% e 0,5 milhão no mercado internacional, queda de 15,8%. A Receita de Passageiros Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (PRASK) atingiu 23,60 centavos (R\$), aumento de 1,4%. A taxa de ocupação reduziu 1,7 p.p. e o *yield* no trimestre cresceu 3,6% comparado ao mesmo período de 2019.

Despesas operacionais

O CASK total recorrente reduziu 13,3%, de 20,44 centavos (R\$) para 17,73 centavos (R\$), decorrente do ganho de operações com *sale and leaseback*, parcialmente compensado pelo aumento na depreciação pela adição líquida de nove (9) aeronaves na frota em relação ao 1T19 e maiores gastos com material de manutenção e reparo denominados em Dólar. O Combustível por ASK aumentou 5,2% na comparação trimestral, principalmente devido ao aumento do QAV em aproximadamente 1%, parcialmente compensado por uma redução de aproximadamente 1% no consumo de combustível por hora operada principalmente devido à maior utilização das aeronaves modelo 737-700 em março de 2020.

O CASK ex-combustível recorrente reduziu 24,2%, decorrente do ganho de operações com *sale and leaseback*, parcialmente compensado pelo aumento na depreciação pela adição líquida de nove (9) aeronaves na frota em relação ao 1T19 e maiores gastos com material de manutenção e reparo denominados em Dólar.

A taxa de ocupação de *breakeven* (excluindo despesas não recorrentes) reduziu em 12,0 p.p., atingindo 55,6% versus 67,6% no 1T19, resultado da queda da receita líquida de passageiros no trimestre. O detalhamento dos custos e despesas operacionais da Companhia está apresentado a seguir:

Despesas Operacionais (R\$ MM) (Não auditado)	1T20	1T19	%Var.
Pessoal	(595,2)	(573,8)	3,7%
Pessoal - Operações	(453,3)	(431,5)	5,1%
Pessoal - Outros	(141,9)	(142,3)	-0,3%
Combustível De Aviação	(1.001,1)	(995,2)	0,6%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(99,0)	(153,1)	-35,3%
Combustível (Ex-ICMS)	(902,1)	(842,1)	7,1%
Tarifas de Pousio e Decolagem	(201,7)	(196,6)	2,6%
Gastos Com Passageiros	(176,0)	(152,1)	15,7%
Prestação de Serviços	(174,0)	(149,5)	16,4%
Comerciais e Publicidade	(118,0)	(133,1)	-11,3%
Material de Manutenção e Reparo	(144,3)	(44,3)	225,7%
Depreciação e Amortização	(501,9)	(405,6)	23,7%
Outros	789,9	(54,5)	NM
Despesas Operacionais Totais	(2.122,3)	(2.704,7)	-21,5%
Despesas Operacionais Totais Ex-Combustível	(1.121,2)	(1.709,5)	-34,4%
Despesas Não Recorrentes	87,5	(40,0)	NM
Custos e Despesas Operacionais por ASK (R\$ centavos) (Não auditado)	1T20	1T19	%Var.
Pessoal	(4,78)	(4,40)	8,6%
Pessoal - Operações	(3,64)	(3,31)	10,0%
Pessoal - Outros	(1,14)	(1,09)	4,6%
Combustível de Aviação	(8,03)	(7,63)	5,2%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(0,79)	(1,17)	-32,5%
Combustível (Ex-ICMS)	(7,24)	(6,46)	12,1%
Tarifas de Pousio e Decolagem	(1,62)	(1,51)	7,3%
Gastos com Passageiros	(1,41)	(1,17)	20,5%
Prestação de Serviços	(1,40)	(1,15)	21,7%
Comerciais e Publicidade	(0,95)	(1,02)	-6,9%
Material de Manutenção e Reparo	(1,16)	(0,34)	241,2%
Depreciação e Amortização	(4,03)	(3,11)	29,6%
Outros	6,34	(0,42)	NM
CASK	(17,03)	(20,74)	-17,9%
CASK⁽¹⁾	(17,73)	(20,44)	-13,3%
CASK Ex-Combustível⁽¹⁾	(9,70)	(12,80)	-24,2%

(1) Exclui resultados não recorrentes.

Despesas com pessoal por ASK: cresceram 8,6% principalmente devido ao dissídio coletivo de 3,5% e ao aumento de 1.351 Colaboradores em na comparação com o 1T19.

Despesas com combustível de aviação por ASK: aumentaram 5,2% principalmente na comparação trimestral, impactados negativamente pelo aumento do QAV em aproximadamente 1%, parcialmente compensado por uma redução de 1% no consumo de combustível por hora operada principalmente devido à maior utilização das aeronaves modelo 737-700 em março de 2020.

Tarifas de pouso e decolagem por ASK: aumento de 7,3% principalmente devido ao aumento nominal das tarifas e efeito da apreciação da cotação média do US\$ de 18,5% em comparação ao 1T19 de tarifas aplicáveis a rotas internacionais.

Gastos com passageiros por ASK: o aumento refere-se principalmente a custos incorridos com acordos com companhias aéreas parceiras para expansão de rotas regionais que não estavam vigentes no 1T19.

Prestação de serviços por ASK: aumento de 21,7% principalmente devido ao aumento de gastos com serviços de informática em moeda estrangeira.

Comerciais e publicidades por ASK: queda de 6,9% principalmente relacionada a uma redução dos gastos com propaganda e publicidade parcialmente compensada pelo aumento nos gastos com comissões de cartões de crédito.

Material de manutenção e reparo por ASK: aumento de 241,2% principalmente em decorrência dos impactos de câmbio sobre peças e mão de obra importadas não capitalizáveis nos processos de manutenção de nossas aeronaves.

Depreciação e amortização por ASK: aumentaram 29,6% devido à adição líquida de nove (9) aeronaves à nossa frota em relação ao 1T19.

Outras receitas e despesas, líquidas por ASK: aumento da receita líquida de 6,76 centavos (R\$) principalmente devido ao ganho de R\$594,6 milhões decorrentes das transações de *sale and leaseback* de 11 aeronaves ocorridas no 1T20 e R\$193,5 milhões de reembolso de despesas incorridas devido à paralisação das sete (7) aeronaves Boeing MAX, esta última considerada como receita não recorrente.

Resultado operacional

O lucro operacional (EBIT) recorrente registrado no trimestre foi de R\$937,9 milhões, aumento de R\$391,7 milhões em comparação ao mesmo período de 2019. A margem operacional foi de 29,8%, acréscimo de 12,8 p.p. em relação ao 1T19. Em uma base por assento-quilômetro disponível, o EBIT recorrente foi de 7,53 centavos (R\$) no 1T20, alta de 3,34 centavos (R\$) em comparação ao 1T19.

O EBITDA totalizou R\$1,4 bilhão no período, aumento de 51,3% em relação ao 1T19. O EBITDA por assento-quilômetro disponível foi de 11,56 centavos (R\$), incremento de 4,26 centavos (R\$) comparativamente ao 1T19.

Reconciliação de EBIT e EBITDA (R\$ MM)* (Não auditado)	1T20	1T19	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido⁽¹⁾	(2.349,1)	75,2	NM
(-) Imposto de Renda	43,4	69,9	-37,9%
(-) Resultado Financeiro Líquido	3.243,6	401,1	NM
EBIT⁽¹⁾	937,9	546,2	71,7%
Margem EBIT ⁽¹⁾	29,8%	17,0%	12,8 p.p.
(-) Depreciação e Amortização	501,9	405,6	23,7%
EBITDA⁽¹⁾	1.439,8	951,8	51,3%
Margem EBITDA ⁽¹⁾	45,7%	29,6%	16,1 p.p.
Cálculo do EBITDA (R\$ centavos/ASK) (Não auditado)	1T20	1T19	% Var.
Receita Líquida	25,26	24,63	2,6%
Despesas Operacionais ⁽¹⁾	(17,73)	(20,44)	-13,3%
EBIT⁽¹⁾	7,53	4,19	79,7%
Depreciação e Amortização	(4,03)	(3,11)	29,6%
EBITDA⁽¹⁾	11,56	7,30	58,4%

(1) Exclui resultados não recorrentes. *De acordo com a Instrução CVM nº527, a Companhia apresenta a reconciliação do EBIT e do EBITDA, segundo o qual: EBIT = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido; e EBITDA = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido (+) depreciação e amortização. Alguns valores do relatório podem divergir das demonstrações financeiras devido a arredondamentos.

Resultado financeiro

A despesa financeira líquida foi de R\$3.243,6 milhões, um aumento de R\$2.842,5 milhões na comparação com o 1T19, principalmente em decorrência da variação cambial do período, que resultou em perdas de R\$2.440,4 milhões superiores ao 1T19. Os resultados líquidos com derivativos foram de R\$375,6 milhões inferiores em relação ao 1T19, e as despesas de juros sobre empréstimos e financiamentos foram superiores em R\$11,5 na comparação trimestral.

Juros sobre empréstimos e financiamentos: aumentaram 3,9%, de R\$296,1 milhões para R\$307,6 milhões, principalmente devido a um passivo financeiro médio de aproximadamente R\$2,5 bilhões superior ao do período anterior e a desvalorização do câmbio médio de 18,5%, parcialmente compensada pela redução na taxa média de juros de 6,9% para 5,8%.

Ganhos com aplicações financeiras: aumentaram R\$41,6 milhões, principalmente devido ao maior volume aplicado no período, parcialmente compensado pela queda na taxa CDI.

Variação cambial e monetária: totalizaram perdas de R\$2.531,1 milhões, um aumento de R\$2.440,4 no 1T20 em relação ao 1T19, essencialmente pela apreciação do dólar frente ao real de 29,7% no trimestre atual, de R\$4,03/USD em 31 de dezembro de 2019 para R\$5,20/USD em 31 de março de 2020.

Resultados do ESN e capped call: totalizaram despesas de R\$17,9 milhões, compostas principalmente por R\$575,4 milhões de ganhos não realizados da marcação a mercado da parcela conversível, compensados por R\$148,5 milhões de perdas realizadas na marcação a mercado da permuta e os *capped calls* e R\$407,7 de perdas com variação cambial.

Resultado líquido de derivativos: foi de R\$354,5 milhões de perdas no 1T20, ante R\$21,1 milhões de ganhos no 1T19. A Companhia registrou a ineficácia de sua cobertura de preço de combustível no 2T20-3T20 como um item excepcional de R\$292 milhões em seu resultado financeiro para o 1T20.

Outras receitas (despesas) financeiras líquidas: totalizaram despesas de R\$94,7 milhões no 1T20, versus R\$56,0 milhões de despesas no 1T19.

Resultado das operações de hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos. No 1T20, a GOL reconheceu perdas totais de R\$384,9 milhões em suas operações de *hedge*, dos quais R\$30,4 milhões foram perdas contabilizadas no resultado operacional e R\$354,5 milhões de perdas foram aferidas no resultado financeiro.

Combustível: as operações de *hedge* de combustível feitas por meio de contratos derivativos resultaram em perdas no resultado operacional de R\$28,9 milhões e perdas de R\$372,2 milhões no resultado financeiro, incluindo R\$292 milhões relacionado ao desreconhecimento excepcional de operações futuras designadas como *hedge* de fluxo de caixa, devido à queda esperada no consumo de combustível durante 2T20-3T20.

Juros: as operações de *swap* para proteger o fluxo de caixa de *leasings* contratados futuros, cujas parcelas estão expostas à volatilidade da taxa Libor até o recebimento de aeronaves, resultaram em perdas de R\$1,4 milhão no resultado operacional e perdas de R\$0,7 milhão no resultado financeiro no 1T20.

Câmbio: A Companhia reconheceu ganhos com operações de *hedge* de câmbio de R\$18,3 milhões durante o 1T20.

Imposto de renda

As despesas com imposto de renda e a contribuição social no trimestre foram representadas por um total de R\$43,4 milhões, em comparação à despesa de imposto de renda R\$69,9 milhões no 1T19. A controlada direta GLA possui prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social na apuração do lucro tributável, a compensar com 30% dos lucros tributáveis anuais, sem prazo para prescrição, nos montantes de R\$6.158,8 milhões, e tais montantes não estão registrados no balanço patrimonial da Companhia.

Programa de Fidelidade - Smiles Fidelidade S.A.

As receitas no 1T20 reduziram 28,8% para R\$171,3 milhões. O lucro operacional no 1T20 caiu 52,6%, para R\$78,5 milhões, principalmente devido à redução no volume de milhas trocadas pelos participantes do Programa de Fidelidade devido à pandemia da Covid-19, resultando em margem operacional de 45,8%. O lucro líquido do 1T20 foi de R\$56,3 milhões, redução de 60,3% em relação ao 1T19.

Informações Financeiras (R\$ MM) (Não auditado)	1T20	1T19	% Var.
Receita Líquida	171,3	240,6	-28,8%
Lucro Operacional	78,5	165,7	-52,6%
Margem Operacional	45,8%	68,9%	-23,1 p.p.
Lucro Líquido	56,3	141,9	-60,3%
Margem Líquida	32,9%	59,0%	-26,1 p.p.

Lucro Líquido e Lucro por Ação

No 1T20, a Companhia apurou prejuízo líquido depois da participação minoritária de R\$173,2 milhões (excluindo a variação cambial e monetária negativa de R\$2.531,1 milhões, resultados não recorrentes de R\$87,5 milhões de receita e a despesa de R\$17,9 milhões relacionados aos resultados não realizados do *Exchangeable Notes* e *capped calls*), comparado ao lucro de R\$98,4 milhões (excluindo despesas não recorrentes de R\$40,0 milhões e a variação cambial e monetária negativa de R\$90,7 milhões) durante o 1T19, um aumento de R\$74,8 milhões.

Resultado Líquido (R\$ MM) (Não auditado)	1T20	1T19	%Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes da Participação Minoritária	(2.261,6)	35,2	NM
(-) Participação Minoritária na Smiles	26,7	67,5	-60,4%
Lucro (Prejuízo) Líquido Depois da Participação Minoritária	(2.288,8)	(32,3)	NM
(-) Resultados não realizados do ESN e <i>Capped Calls</i>	17,9	-	NM
(-) Variações Cambiais, Líquidas ⁽¹⁾	2.531,1	90,7	NM
(-) Despesas e Receitas Não Recorrentes, Líquidas	(87,5)	40,0	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido	173,2	98,4	76,0%
Resultado Por Ação e Por ADS (Não auditado)	1T20	1T19	%Var.
Média Ponderada de Ações ⁽²⁾	355,7	350,0	1,6%
Média Ponderada de ADS ⁽³⁾	177,8	175,0	1,6%
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$	(6,43)	(0,09)	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$	(2,88)	(0,05)	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$⁽⁴⁾	0,49	0,28	75,0%
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$⁽⁴⁾	0,22	0,15	46,7%

Resultado Diluído por Ação e por ADS (Não auditado)	1T20	1T19 ⁽⁵⁾	%Var.
Média Ponderada de Ações ⁽²⁾	395,2	389,4	1,5%
Média Ponderada de ADS ⁽³⁾	197,6	194,7	1,5%
Lucro Líquido por Ação Diluída em R\$⁽⁴⁾	0,44	0,25	76,0%
Lucro Líquido por ADS Diluída em US\$⁽⁴⁾	0,20	0,13	53,8%

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado na demonstração do resultado das informações trimestrais - ITR do período findo em 31/03/2020 está alocado nos resultados de ESN e *capped calls*. (2) Considera a razão de 35 ações ordinárias por ação preferencial. O número de ações diluídas utilizadas para o cálculo foi de 396,6 milhões no 1T20, incluindo os efeitos adicionais de conversão dos ESNs em ações. (3) Considera a razão de 2 ações preferenciais por ADS. (4) Lucro por ação diluída exclui os resultados de (i) variação cambial líquida; (ii) *Exchangeable* e *capped calls*; e (iii) não recorrentes. (5) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS).

O lucro por ação diluído foi de R\$0,44 no 1T20. O lucro por ADS diluído foi de US\$0,20 no 1T20.

Fluxo de Caixa

Em 31 de março de 2020, a liquidez total (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber e títulos e valores a receber) totalizou R\$4,2 bilhões, em linha se comparado a 31 de dezembro de 2019, sendo superior a R\$701,4 milhões em relação a 31 de março de 2019.

As atividades operacionais geraram R\$1,1 bilhão no 1T20, um aumento de R\$868,4 milhões em relação ao 1T19, principalmente decorrente da variação cambial não realizada, parcialmente compensado por perdas nos resultados com derivativos em comparação ao mesmo trimestre de 2019.

As atividades de investimento consumiram R\$307,9 milhões líquidos no trimestre, principalmente em função de manutenção capitalizada de motores de aeronaves. O fluxo de caixa líquido foi de R\$814,1 milhões no trimestre.

O caixa consumido pelas atividades de financiamento no 1T20 foi de R\$856,0 milhões, devido principalmente ao pagamento de dívidas (amortização do Senior Notes 2022) e de arrendamentos.

Resumo do Fluxo De Caixa Consolidado (R\$ MM) (Não auditado)	1T20	1T19	% Var.	4T19	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	(2.261,6)	35,2	NM	436,1	NM
Ajuste de Itens Não-Caixa	3.902,8	817,7	NM	426,8	NM
Lucro Líquido Após Ajuste de Itens Não-Caixa	1.641,2	852,9	92,4%	862,9	90,2%
Caixa Líquido Fornecido para Atividades Operacionais	1.122,0	253,6	342,4%	962,3	16,6%
Caixa Líquido Fornecido para (Usado em) Atividades de Investimento	(307,9)	(122,8)	150,7%	(325,0)	-5,3%
Fluxo de Caixa Líquido	814,1	130,8	NM	637,3	27,7%
Caixa Líquido Utilizado em Atividades Financeiras	(856,0)	418,8	NM	(398,9)	114,6%
Acréscimo (Decréscimo) Líquido em Disponibilidades⁽¹⁾	(41,9)	549,7	NM	238,4	NM
Liquidez Total no Início do Período	4.273,0	2.980,0	43,4%	4.034,6	5,9%
Contas a Receber no Início do Período	1.229,5	853,3	44,1%	1.178,0	4,4%
Contas a Receber no Final do Período	791,9	824,7	-4,0%	1.229,5	-35,6%
Liquidez Total no Final do Período	4.231,1	3.529,7	19,9%	4.273,0	-1,0%

(1) Compreende os saldos de caixa, equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber e títulos e valores a receber.

Liquidez e Endividamento

A GOL manteve seu nível de liquidez durante o 1T20, comparado com a posição de 31 de dezembro de 2019. Em 31 de março de 2020, a Companhia atingiu uma posição de liquidez total de R\$4,2 bilhões, incremento de R\$701,4 milhões em relação a 31 de março de 2019.

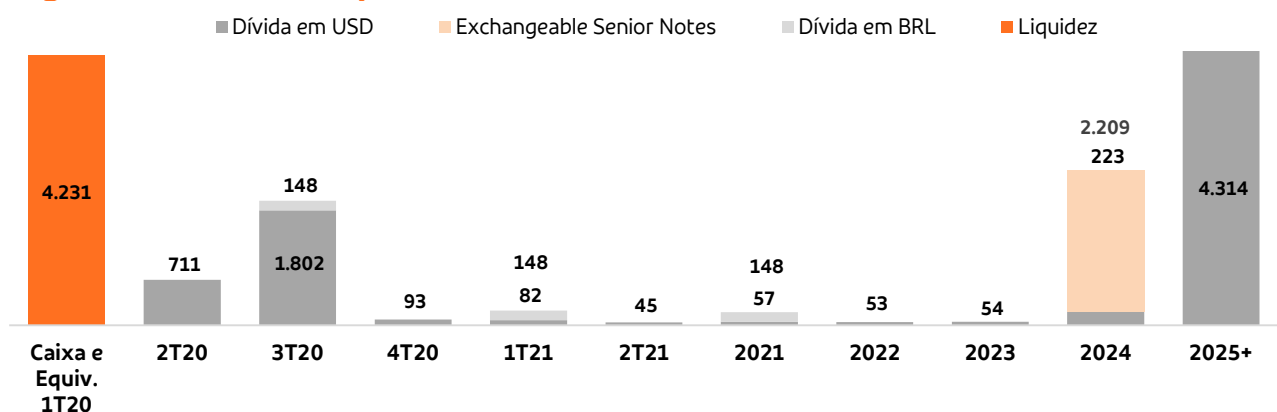
Em 31 de março de 2020, a Companhia registrou um total de empréstimos e financiamentos de R\$16,9 bilhões (incluindo arrendamentos), aumento de 17,1% quando comparado com o 4T19, principalmente em função da desvalorização de 30% na taxa de câmbio no período, porém registrando redução de alavancagem quando convertido em Dólar. Ainda durante o trimestre, a Companhia realizou R\$1,2 bilhão de pagamentos relacionados a dívidas, composto por R\$501,6 milhões de principal e R\$229,8 milhões de pagamentos de juros oriundos de empréstimos e financiamentos, amortizações de R\$421,7 milhões de pagamentos de principal e R\$4,5 milhões de pagamentos de juros relacionados às obrigações com arrendamento.

A relação dívida líquida (excluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*) sobre EBITDA UDM foi de 2,4x em 31 de março de 2020, a mesma de 31 de dezembro de 2019, em um trimestre que o Dólar registrou uma apreciação frente ao Real de 29,7%. Incluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*, a relação dívida líquida sobre EBITDA UDM foi de 3,0x em 31 de março de 2020. O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da Companhia no 1T20, excluindo os *leasings* e financiamentos de aeronaves e os bônus perpétuos, é de 2,8 anos. A taxa média da dívida nas obrigações em Reais diminuiu para 4,3%, e a das obrigações em Dólares, excluindo *leasings* e financiamentos de aeronaves e bônus perpétuos, caiu para 5,9%.

Liquidez (R\$ MM) (Não auditado)	1T20	1T19	% Var.	4T19	% Var.
Caixa Total (Caixa, Aplicações Financeiras e Caixa Restrito)	2.992,3	2.705,0	10,6%	3.043,5	-1,7%
Contas a Receber	791,9	824,7	-4,0%	1.229,5	-35,6%
Títulos e Valores a Receber	446,9	-	NM	-	NM
Liquidez Total	4.231,1	3.529,7	19,9%	4.273,0	-1,0%
Liquidez Total Como % da Receita Líquida UDM	27,4%	30,3%	-2,9 p.p.	30,8%	-3,4 p.p.
Dívida (R\$ MM) (Não auditado)	1T20	1T19	% Var.	4T19	% Var.
Empréstimos Bancários	1.563,7	703,7	122,2%	1.229,5	27,2%
Financiamento e Manutenção de Aeronaves e Motores	1.697,8	1.548,2	9,7%	1.322,4	28,4%
Arrendamentos a Pagar	7.418,7	6.316,1	17,5%	6.052,8	22,6%
Emissões de Dívida	3.919,9	4.587,3	-14,5%	3.528,1	11,1%
<i>Exchangeable Notes</i>	1.637,0	-	NM	1.783,0	-8,2%
Bônus Perpétuo	705,2	528,6	33,4%	546,8	29,0%
Total de Empréstimos e Financiamentos	16.942,3	13.683,9	23,8%	14.462,6	17,1%
Dívida de Curto Prazo	4.989,9	2.294,0	117,5%	3.947,7	26,4%
Dívida em Dólar (US\$)	876,0	514,3	70,3%	907,6	-3,5%
Dívida em Moeda Local (BRL)	435,8	289,8	50,4%	289,4	50,6%
Dívida de Longo Prazo	11.952,5	11.389,9	4,9%	10.514,9	13,7%
Dívida em Dólar (US\$)	2.271,3	2.812,3	-19,2%	2.536,9	-10,5%
Dívida em Moeda Local (BRL)	144,8	431,3	-66,4%	289,3	-49,9%
Dívida e Alavancagem ⁽¹⁾ (R\$ MM) (Não auditado)	1T20	1T19	% Var.	4T19	% Var.
Dívida Bruta	14.600,1	13.155,3	11,0%	12.132,8	20,3%
(-) Caixa Total	2.992,3	2.705,0	10,6%	3.043,5	-1,7%
Dívida Líquida	11.607,9	10.450,3	11,1%	9.089,4	27,7%
% da dívida bruta em moeda estrangeira	96,6%	94,7%	1,9 p.p.	96,0%	0,6 p.p.
% da dívida no curto prazo	29,5%	16,8%	12,7 p.p.	27,3%	2,2 p.p.
% da dívida no longo prazo	70,5%	83,2%	-12,7 p.p.	72,7%	-2,2 p.p.
EBITDA UDM ⁽²⁾	4.859,7	3.227,7	50,6%	3.860,7	25,9%
Dívida Líquida / EBITDA UDM	2,4x	3,2x	-0,8x	2,4x	0,0x
Dívida Bruta / EBITDA UDM	3,0x	4,1x	-1,1x	3,1x	-0,1x

(1) Excluindo bônus perpétuos e *Exchangeable Notes*. (2) Desconsidera resultados não recorrentes.

Cronograma de amortização da dívida financeira - 1T20 (R\$MM) (Não auditado)



Frota

Ao final do 1T20, a frota total da GOL era de 131 aeronaves Boeing 737, sendo 124 NGs e sete (7) MAX (não operacionais). Comparativamente ao final do 1T19, a Companhia contava com 122 aeronaves, sendo sete (7) aeronaves MAX. Durante o trimestre, a GOL fechou contrato de *leasing* para uma (1) aeronave adicional modelo 737-800 NG. A idade média da frota da Companhia foi de 10,4 anos ao final do 1T20.

Frota Total ao Final do Período (Não auditado)	1T20	1T19	Var.	4T19	Var.
B737s	131	122	+9	137	-6
B737-7 NG	23	24	-1	24	-1
B737-8 NG	101	91	+10	106	-5
B737-8 MAX	7	7	NM	7	NM

Em fevereiro de 2020, a GOL celebrou contratos de *sale and leaseback* de 11 aeronaves Boeing 737 *Next Generation* (NG). As transações das aeronaves da Companhia demonstram a consistência de valor de mercado do Boeing 737 e a contínua criação de valor para todos os seus acionistas.

Em março de 2020, a Companhia assinou um acordo com a Boeing. Os termos do referido acordo são estritamente confidenciais, mas objetivam proporcionar (a) a compensação pelos danos incorridos desde a paralisação das operações das aeronaves, até o momento, e em decorrência da não entrega das aeronaves, conforme definido nos contratos de compra; (b) a redução no número de ordens firmes de 34 aeronaves; (c) a flexibilidade em reduzir adicionalmente o número de compromissos firmes; e (d) a flexibilidade em converter as ordens atuais por outros modelos da família MAX. Compensações no valor de R\$447 milhões foram recebidas pela GOL em 1º de abril de 2020. Adicionalmente, dependente de eventos futuros, a Companhia terá direito a créditos correspondentes ao valor de R\$1,9 bilhões a serem aplicados na aquisição de novas aeronaves, que irão reduzir a depreciação e as despesas com juros de arrendamento.

Em 31 de março de 2020, a Companhia possuía 95 pedidos firmes para aquisição de aeronaves Boeing 737 MAX, sendo 73 pedidos de 737 MAX-8 e 22 pedidos de 737 MAX-10.

Plano de Frota (Não auditado)	2020E	2021E	2022E	>2023E	Total
Frota Operacional Final do Exercício	122	140			
Compromissos com Aquisição de Aeronaves (R\$ MM)	-	-	-	26.739,5	26.739,5

Projeções para 2020

Em função da incerteza sobre o tamanho do impacto e a duração da pandemia da Covid-19, não é possível fornecer projeções financeiras para o futuro neste momento. A GOL continuará focada em buscar economia de custos, proteger empregos, trabalhar com o Governo Federal para prover voos médicos e de resgate, e preparar-se para o retorno às atividades normais quando a crise tiver passado, que esperamos ser o mais breve possível.

A paralisação da economia brasileira, devido à pandemia, exigirá que a Companhia corte a produção de ASK para o 2S20, reduzindo a malha e a frota. Durante a recuperação, a GOL continuará equilibrando a capacidade com a demanda, de modo a otimizar a taxa de ocupação e a utilização das aeronaves.

Informações Ambientais, Sociais e de Governança (“ESG”)

A GOL busca ser líder mundial na transformação da aviação mais sustentável.

A GOL gerencia a emissão de gases de efeito estufa (“GEEs”) de seus voos, por meio da eficiência de combustível e administração da malha. Desde 2016, a Companhia faz parte do Índice ICO2, aderindo voluntariamente à Coalizão de Liderança em Preços de Carbono (CPLC), uma iniciativa global para precificar adequadamente o carbono para mitigar as mudanças climáticas e “descarbonizar” a economia. Além disso, a empresa é membro da Below50, que reúne entidades que se comprometem a utilizarem combustível renovável que reduza as emissões de GEE em 50% ou mais, se comparado ao combustível fóssil equivalente.

Ao fornecer dados ESG para investidores, a GOL visa incentivar a indústria de aviação como um todo tornar-se mais sustentável, verde e transparente. A Companhia reporta informações ESG relevantes para investidores de acordo com o padrão *Sustainability Accounting Standards Board* (“SASB”) para o setor aéreo (TR0201).

A GOL procura ativamente aumentar sua sustentabilidade por meio da adoção de novas tecnologias da aviação que reduzem o consumo de combustível e as emissões de GEE. Como parte dessa estratégia, a Companhia opera uma frota padronizada e está migrando para as aeronaves 737 MAX-8s, que consomem 15% menos combustível comparativamente às aeronaves 737-800 NG. A estimativa é que o 737 MAX retorne à operação no segundo semestre de 2020, baseada nas mais recentes projeções da Boeing, e que ele seja o avião da GOL no futuro que transportará os Clientes com a máxima segurança e eficiência de combustível.

Meio Ambiente	1T20	2019	2018	2017
Combustível				
Combustível Total Consumido (GJ X 1.000)	10.244	51.492	48.935	45.891
% Combustível Renovável	0	0	0	0
Combustível Total Consumido (Litros X 1.000 / ASK)	30,5	28,9	29,2	29,5
Emissões globais brutas do escopo 1				
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) (toneladas CO ²)	1.116.603	3.743.873	3.394.307	3.316.59
Emissões de gases de efeito estufa (GEE)/hora de voo (toneladas CO ²)	10,6	8,7	8,3	8,1
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) eliminadas (toneladas CO ²)	29.033	92.221	70.606	138.910
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) compensadas (toneladas)	0	0	0	0
Frota				
Idade Média da Frota	10,4	9,9	9,5	9,2
Social				
Relações Trabalhistas				
Gênero dos Colaboradores (% Masculino/Feminino)	56/44	55/45	55/45	55/45
Idade: Menor de 30 Anos (%)	26	26	29	26
Entre 30 e 50 Anos (%)	63	62	60	63
Acima de 50 Anos (%)	11	12	11	11
Força de Trabalho Ativa Coberta por Acordos de Negociação Coletiva	100	100	100	100
Número e Duração de Greves e Bloqueios (# Dias)	-	-	-	-
Comportamento do Cliente e da Empresa				
Índice de Satisfação do Cliente (Pontuação SMS)	8,35	8,28	8,39	8,33
Pontualidade (%)	92,6	88,98	91,82	94,61
Regularidade (%)	97,5	98,10	98,49	98,50
Perda de Bagagem (Por 1.000 Pax)	2,19	2,09	2,03	2,06
Segurança				
Número de Fatalidades	-	-	-	-
Número de Ações Governamentais de Fiscalização e de Segurança	-	-	-	-
Governança				
Administração				
Conselheiros Independentes (%)	50	50	44	44
Participação de Mulher em Posições de Liderança (%)	33	33	38	37
Comitês e Políticas				
Número de Comitês: Todos com Membros Independentes Incluídos	5	5	5	5
Política de <i>Compliance</i> (Disponível no Site de RI da Companhia)	✓	✓	✓	✓
Divulgação de Informações e Política de Negociação de Valores	✓	✓	✓	✓
Assembleias de Acionistas				
Representação no Capital Votante das Assembleias Gerais (%)	100	100	100	100

Demonstrações do Resultado Consolidado (Não auditado)

(R\$ Milhares)	1T20	1T19	% Variação
Receita Operacional Líquida	3.147.727	3.210.808	-2,0%
Transporte de Passageiros	2.941.333	3.033.553	-3,0%
Transporte de Cargas e Outros	206.394	177.255	16,4%
Custos e Despesas Operacionais	(2.122.306)	(2.704.676)	-21,5%
Pessoal	(595.223)	(573.818)	3,7%
Combustível de Aviação	(1.001.138)	(995.186)	0,6%
Tarifas de Pousos e Decolagem	(201.742)	(196.577)	2,6%
Gastos com Passageiros	(176.041)	(152.145)	15,7%
Prestação de Serviços	(173.968)	(149.506)	16,4%
Comerciais e Publicidade	(118.012)	(133.055)	-11,3%
Material de Manutenção e Reparo	(144.321)	(44.294)	225,8%
Depreciação e Amortização	(501.862)	(405.577)	23,7%
Outros	790.001	(54.518)	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	78	NM
Resultado Operacional	1.025.421	506.210	102,6%
Resultado Financeiro Líquido	(3.243.614)	(401.095)	NM
Lucro (Prejuízo) antes de IR/CS	(2.218.193)	105.115	NM
IR/CS Corrente	(24.273)	(40.048)	-39,4%
IR/CS Diferido	(19.143)	(29.861)	-35,9%
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes Participação Minoritária	(2.261.609)	35.206	NM
Participação de Acionistas Minoritários da Smiles	26.660	67.513	-60,5%
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período Após Participação Minoritária	(2.288.269)	(32.307)	NM
Lucro (Prejuízo) Por Ação Depois da Participação Minoritária	(6,433)	(0,092)	NM
Lucro (Prejuízo) Por ADS em US\$ Depois da Participação Minoritária	(2,881)	(0,049)	NM
Quantidade de Ações ao Final do Período (em Milhões)	355,7	350,0	1,6%

Balancos Patrimoniais Consolidados (Não auditado)

(R\$ Milhares)	31/03/2020	31/12/2019	%Variação
ATIVO	15.624.827	15.298.446	2,1%
Circulante	4.871.612	4.927.377	-1,1%
Caixa e Equivalentes de Caixa	659.027	1.645.425	-59,9%
Aplicações Financeiras	1.133.502	953.762	18,8%
Valores a Receber	446.942	-	NM
Caixa Restrito	1.059.579	304.920	247,5%
Contas a Receber	791.841	1.229.530	-35,6%
Estoques	215.780	199.213	8,3%
Impostos a Recuperar	205.227	309.674	-33,7%
Direitos Com Operações de Derivativos	-	3.500	NM
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	187.328	142.338	31,6%
Outros Créditos	172.386	139.015	24,0%
Não Circulante	10.753.215	10.371.069	3,7%
Caixa Restrito	140.195	139.386	0,6%
Depósitos	2.411.796	1.968.355	22,5%
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	48.665	48.387	0,6%
Impostos a Recuperar	417.403	174.142	139,7%
Impostos Diferidos	58.102	59.809	-2,9%
Outros Créditos e Valores	4.033	991	307,0%
Direitos Com Operações de Derivativos	14.127	143.969	-90,2%
Investimentos	1.254	1.254	0,0%
Imobilizado	5.884.464	6.058.101	-2,9%
Intangível	1.773.176	1.776.675	-0,2%
Passivo e Patrimônio Líquido (Negativo)	15.624.827	15.298.446	2,1%
Circulante	12.134.440	10.362.600	17,1%
Empréstimos e Financiamentos	3.208.438	2.543.039	26,2%
Arrendamentos a Pagar	1.781.432	1.404.712	26,8%
Fornecedores	1.272.819	1.286.275	-1,0%
Fornecedores - Risco Sacado	781.600	554.467	41,0%
Obrigações Trabalhistas	406.595	396.010	2,7%
Impostos a Recolher	113.940	116.523	-2,2%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	779.939	728.339	7,1%
Transportes a Executar	1.604.106	1.966.148	-18,4%
Programa de Milhagem	1.124.633	1.009.023	11,5%
Adiantamento de Clientes	19.691	16.424	19,9%
Provisões	270.327	203.816	32,6%
Obrigações Com Operações de Derivativos	702.604	9.080	NM
Outras Obrigações	68.316	128.744	-46,9%
Não Circulante	13.929.832	12.041.263	15,7%
Empréstimos e Financiamentos	6.315.251	5.866.802	7,6%
Arrendamentos a Pagar	5.637.222	4.648.068	21,3%
Fornecedores	56.203	10.142	NM
Provisões	1.342.356	1.053.240	27,5%
Programa De Milhagem	217.342	171.651	26,6%
Impostos Diferidos	260.900	244.041	6,9%
Impostos a Recolher	21	84	-75,0%
Obrigações Com Operações de Derivativos	65.597	11.270	NM
Outras Obrigações	34.940	35.965	-2,8%
Patrimônio Líquido (Negativo)	(10.439.445)	(7.105.417)	46,9%
Capital Social	3.008.178	3.008.178	NM
Ações a Emitir	727	584	24,5%
Ações em Tesouraria	(102.543)	(102.543)	NM
Reservas de Capital	230.751	225.276	2,4%
Ajustes de Avaliação Patrimonial	(889.042)	188.247	NM
Prejuízos Acumulados	(13.285.372)	(10.996.413)	20,8%
Participação de Acionistas Não Controladores	597.856	571.254	4,7%

Fluxo de Caixa Consolidado (Não auditado)

(R\$ Milhares)	1T20	1T19	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	(2.261.609)	35.206	NM
Ajustes para Reconciliar o Lucro (Prejuízo) Líquido ao Caixa Gerado Pelas Atividades Operacionais			
Depreciação e Amortização	528.036	405.577	30,2%
Provisão (Reversão) para Créditos de Liquidação Duvidosa	2.518	(6.986)	NM
Provisão para Processos Judiciais	74.502	47.103	58,2%
Provisão para Obsolescência de Estoque	45	22	104,5%
Recuperação de Créditos Extemporâneos	(126.675)	-	NM
Impostos Diferidos	19.143	29.861	-35,9%
Equivalência Patrimonial	-	(78)	NM
Remuneração Baseada em Ações	4.947	3.941	25,5%
Recuperação de Despesas	(309.980)	-	NM
Retroarrendamentos	(112.590)	-	NM
Perdas Atuariais de Benefício Pós-Emprego	4.750	-	NM
Variações Cambiais e Monetárias, Líquidas	3.588.432	132.817	NM
Juros Ativos	(11.657)	-	NM
Juros Sobre Empréstimos e Arrendamentos	304.163	260.297	16,9%
Perda com Fundos de Investimentos	233.812	-	NM
Provisão e Amortização para Devolução de Aeronaves e Motores	31.906	-	NM
Reversão da Provisão Para Reserva de Manutenção	53.871	-	NM
Resultado de Derivativos Reconhecidos no Resultado	130.200	(9.030)	NM
Resultados Não Realizados de Derivativos	(575.357)	-	NM
Resultado da Alteração de Prazo Contratual de Arrendamentos	(20.968)	-	NM
Provisão para Obrigações Trabalhistas	70.461	2.392	NM
Baixa de Imobilizado e Intangível	15.478	2.196	NM
Outros	(2.209)	(50.458)	-95,6%
Resultado Líquido Ajustado	1.641.219	852.860	92,4%
Variações nos Ativos e Passivos Operacionais:			
Contas a Receber	449.475	36.102	NM
Aplicações Financeiras	(11.775)	93.502	NM
Estoques	(16.612)	(6.888)	141,2%
Depósitos	(159.717)	(41.212)	287,5%
Impostos a Recuperar	(12.139)	-	NM
Fornecedores	(54.202)	(227.717)	-76,2%
Fornecedores - Risco Sacado	227.552	(35.549)	NM
Transportes a Executar	(362.042)	(336.175)	7,7%
Programa de Milhagem	161.301	71.352	126,1%
Adiantamento de Clientes	3.267	(109.203)	NM
Obrigações Trabalhistas	(59.876)	31.754	NM
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	51.600	38.246	34,9%
Impostos a Recolher	25.822	(38.485)	NM
Obrigações com Operações de Derivativos	(329.438)	(64.197)	NM
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	(45.268)	-	NM
Pagamento de Processos Judiciais e Devolução de Aeronaves	(72.686)	(38.287)	89,8%
Despesas Antecipadas	(38.308)	-	NM
Outros Créditos e Obrigações, Líquido	(44.748)	391.121	NM
Juros Pagos	(234.352)	(189.624)	23,6%
Imposto de Renda Pago	(28.468)	(21.559)	32,0%
Caixa Líquido Gerado Pelas Atividades Operacionais	1.090.605	406.041	168,6%
Aplicações Financeiras da Subsidiária Smiles	(241.810)	29.868	NM
Caixa Restrito	(839.593)	345.801	-342,8%
Adiantamento para Aquisição De Imobilizado, Líquido	(56.851)	(2.131)	NM
Aquisição de Imobilizado	(232.457)	(99.901)	132,7%
Aquisição de Intangível	(18.610)	(20.782)	-10,5%
Caixa Líquido Gerado (Aplicados) nas Atividades de Investimentos	(1.389.321)	252.855	NM
Captação de Empréstimos	60.975	1.208.246	-95,0%
Custos de Captação de Empréstimos e de Recompra de Títulos	(819)	(48.829)	-98,3%
Pagamentos de Empréstimos	(501.570)	(228.289)	119,7%
Pagamento Antecipado de Bônus Sênior	-	(50.320)	NM
Pagamentos de Arrendamentos	(421.713)	(354.926)	18,8%
Recebimento (Pagamento) de Prêmio	21.800	(102.055)	NM
Dividendos e JSCP Pagos a Acionistas Não Controladores	(14.811)	(7.371)	100,9%
Aumento de Capital	-	1.771	NM
Aumento de Capital de Acionistas Não Controladores	-	106	NM
Ações a Emitir	143	512	-72,1%
Caixa Líquido Gerado (Utilizado Nas) Atividades de Financiamento	(855.995)	418.845	NM
Variação Cambial do Caixa de Subsidiárias no Exterior	168.313	(23.290)	NM
Acréscimo (Decréscimo) Líquido de Caixa e Equivalentes de Caixa	(986.398)	1.054.451	NM
Caixa e Equivalentes de Caixa no Início do Período	1.645.425	826.187	99,2%
Caixa e Equivalentes de Caixa no Final do Período	659.027	1.880.638	-65,0%

Glossário de Termos do Setor Aéreo

- **ARRENDAMENTO DE AERONAVES (AIRCRAFT LEASING):** contrato através do qual a arrendadora ou locadora (a empresa que se dedica à exploração de *leasing*) adquire um bem escolhido por seu cliente (o arrendatário, ou locatário) para, em seguida, alugá-lo a este último, por um prazo determinado.
- **ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (ASK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa.
- **BARRIL DE WTI (WEST TEXAS INTERMEDIATE):** petróleo intermediário do Texas, região que serve de referência ao nome por concentrar a exploração de petróleo nos EUA. O WTI é utilizado como ponto de referência em óleo para os mercados de derivados dos EUA.
- **BRENT:** refere-se ao óleo produzido no mar do Norte, negociado na bolsa de Londres. Serve de referência para os mercados de derivados da Europa e Ásia.
- **CAIXA TOTAL:** total de caixa, aplicações financeiras e caixa restrito de curto e longo prazo.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO (CASK):** custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO EX-COMBUSTÍVEL (CASK EX-FUEL):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.
- **ETAPA MÉDIA OU DISTÂNCIA MÉDIA DE VOOS (AVERAGE STAGE LENGTH):** é o número médio de quilômetros voados por etapa realizada.
- **EXCHANGEABLE SENIOR NOTES (ESN):** títulos conversíveis em ações.
- **FRETAMENTO DE AERONAVES (CHARTER):** o voo operado por uma Companhia que fica fora da sua operação normal ou regular.
- **HORAS BLOCO (BLOCK HOURS):** tempo em que a aeronave está em voo, mais o tempo de taxejamento.
- **LESSOR:** alguém que aluga uma propriedade ou propriedade pessoal a outro, arrendador.
- **LONG-HAUL FLIGHTS:** voos de longa distância (para a GOL, voos com mais de 4 horas de duração).
- **PASSAGEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- **PASSAGEIROS-QUILÔMETRO TRANSPORTADOS PAGOS (RPK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes em uma etapa de voo pela distância da etapa.
- **PDP:** crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves.
- **TAXA DE OCUPAÇÃO (LOAD FACTOR):** percentual da capacidade da aeronave que é utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK/ASK).
- **TAXA DE OCUPAÇÃO BREAK-EVEN (BREAK-EVEN LOAD FACTOR):** é a taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais auferidas correspondam as despesas operacionais incorridas.
- **TAXA DE UTILIZAÇÃO DA AERONAVE:** número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.
- **RECEITA DE PASSAGEIROS POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (PRASK):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (RASK):** é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **SALE-LEASEBACK:** é uma transação financeira, onde um vende um recurso e o aluga de volta por um longo prazo. Assim ele continua a poder usar o recurso, não sendo o proprietário dele.
- **SLOT:** é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.
- **SUB-LEASE (SUBARRENDAMENTO):** é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um quarto, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.
- **TAXA DE OCUPAÇÃO DA CARGA (FLF):** é a medida da utilização da capacidade (% de AFTKs utilizados). Calculada dividindo-se o FTK pelo AFTK.
- **TONELADA-QUILÔMETRO DE FRETE (FTK):** é a demanda por transporte de carga, calculada como o peso da carga em toneladas multiplicado pela distância total percorrida.
- **TONELADAS-QUILÔMETRO OFERECIDAS DE FRETE (AFTK):** peso da carga em toneladas multiplicado pelos quilômetros voados.
- **YIELD POR PASSAGEIRO QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.

Contato

E-mail: ri@voegol.com.br

Telefone: +55 (11) 2128-4700

Site: www.voegol.com.br/ri

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL é uma companhia brasileira e transporta mais de 36 milhões de passageiros anualmente. Com a maior malha de transporte aéreo no país, a GOL oferece aos seus Clientes mais de 750 voos diários para mais de 100 destinos no Brasil, América do Sul, Caribe e Estados Unidos. A **GOLLOG** é líder no negócio de logística e transporte de cargas, e atende mais de 3.400 municípios brasileiros e chega a mais que 200 destinos internacionais em 95 países. Por sua vez, a controlada **SMILES** permite que mais de 16 milhões de participantes cadastrados acumulem milhas e resgatem passagens aéreas para mais de 700 localidades em todo o mundo na malha de parceiros da GOL. Com sede em São Paulo, a GOL conta com uma equipe de mais de 16 mil profissionais altamente qualificados, e opera uma frota padronizada de 131 aeronaves Boeing 737, sendo a companhia aérea líder no mercado doméstico e com um histórico de segurança de 19 anos. A GOL investiu bilhões de reais em instalações, produtos e serviços e tecnologia para melhorar a experiência do cliente no ar e em terra. As ações da GOL são negociadas na B3 (GOLL4) e na NYSE (GOL). Para mais informações, visite www.voegol.com.br/ri.

Aviso Legal

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL e que são, por natureza, sujeitas a riscos significativos e incertezas. As estimativas e projeções contidas neste documento envolvem riscos conhecidos e desconhecidos, incertezas, contingências e outros fatores, muitos dos quais estão além do controle da GOL, e que podem fazer com que os resultados, performances ou eventos sejam substancialmente diferentes daqueles expressos ou implícitos nessas declarações. As declarações prospectivas constantes neste documento são baseadas em inúmeras premissas relacionadas às estratégias de negócios atuais e futuras da GOL e ao ambiente no qual a GOL atuará no futuro e não são garantia de performance futura. A GOL não emite qualquer declaração ou fornece qualquer garantia de que os resultados antecipados pelas estimativas constantes deste documento serão equivalentes aos efetivamente alcançados pela GOL. Ainda que a GOL acredite que as estimativas apresentadas sejam razoáveis, as mesmas poderão se mostrar incorretas e os resultados finais podem se mostrar diferentes. Estas são apenas estimativas e projeções e, como tais, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da Administração da GOL. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de fatores externos, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL, se aplicam exclusivamente à data em que foram dadas e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.

Medidas Não Contábeis

Consistentemente com práticas de mercado, a Companhia divulga medidas não contábeis (não-GAAP) que não são reconhecidas sob IFRS ou outros padrões contábeis, inclusive "Dívida Líquida", "Liquidez Total" e "EBITDA". A Administração da GOL acredita que a divulgação dessas medidas não contábeis fornece informações úteis para seus investidores, analistas de mercado e o público em geral para comparar seu desempenho operacional com o de outras companhias aéreas e em demais setores. Entretanto, estas medidas não contábeis não têm significados e metodologias padronizadas e podem não ser diretamente comparáveis com métricas de nome igual ou similar publicadas por outras companhias. Destaca-se que potenciais investidores não devem basear sua decisão de investimento em informações não contábeis como um substituto para as medidas contábeis como rentabilidade ou liquidez.