

## Transcrição da Teleconferência - Resultados 1T08

**Operadora:** Boa tarde, sejam bem-vindos à teleconferência da GOL Linhas Aéreas Inteligentes referente ao resultado do primeiro trimestre de 2008. Estão presentes os senhores Constantino de Oliveira Junior, Presidente e Richard Lark, Diretor Vice-Presidente Financeiro.

Informamos que a apresentação é gravada e todos os participantes estarão apenas ouvindo a teleconferência durante a apresentação da empresa. Em seguida, iniciaremos a sessão de perguntas e respostas para analistas da indústria e, logo após, atenderemos perguntas da imprensa, quando mais instruções serão fornecidas. Caso alguém necessite de alguma assistência durante a conferência, por favor, solicite a ajuda de um operador digitando \*0.

O áudio e os slides dessa teleconferência estão sendo apresentados simultaneamente na Internet, no endereço [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri), onde se encontra disponível para download na plataforma do webcast.

Antes de prosseguir, gostaríamos de esclarecer que eventuais declarações que possam ser feitas durante essa teleconferência, relativas às perspectivas de negócios da GOL, projeções e metas operacionais e financeiras, constituem-se em crenças e premissas da diretoria da Companhia, bem como em informações atualmente disponíveis. Elas envolvem riscos, incertezas e premissas, pois se referem a eventos futuros e, portanto, dependem de circunstâncias que podem ou não ocorrer. Investidores devem compreender que condições econômicas gerais, da indústria e outros fatores operacionais podem afetar o desempenho futuro da GOL e conduzir a resultados que diferem, materialmente, daqueles expressos em tais considerações futuras.

Agora passamos a palavra ao Sr. Constantino de Oliveira Junior, Presidente da GOL, que iniciará a apresentação.

---

**Junior:** Bom dia e bem vindos à teleconferência de resultados do primeiro trimestre de 2008 da GOL.

Neste período realizamos importantes mudanças operacionais e demonstramos agilidade ao enfrentar os desafios competitivos. Continuamos investindo em formas de reduzir nossos custos e melhorar nossa posição competitiva, para poder melhor estimular o crescimento de transporte aéreo no país.

No final do trimestre lançamos as novas malhas domésticas, incorporando a volta das conexões no aeroporto de Congonhas. A VRG criou ainda um novo *hub* de distribuição de vôos na cidade de Brasília. As novas malhas beneficiam os clientes, que terão mais opções, novas conexões, vôos e frequências.

Em abril anunciamos a reestruturação da malha internacional da VRG, adequando-a as condições de mercado e concentrando esforços em segmentos onde a VRG possui vantagens competitivas. Essas medidas e mudanças vão melhorar o desempenho da Empresa, fundamental para a evolução dos nossos negócios. Nos próximos meses devolveremos todas as aeronaves *wide-body* 767-300, mantendo, até o final do ano, uma frota padronizada de Boeing 737 *Next Generation*, tanto na GOL quanto na VRG.

Assim, prosseguimos com o nosso modelo de negócios bem sucedido de baixos custos, com foco na qualidade e no desenvolvimento de nossas malhas.

No **slide #1** mostramos que a demanda doméstica brasileira, medida em RPKs, cresceu 10,2% em relação ao primeiro trimestre de 2007 demonstrando grande demanda, apoiada por uma economia brasileira mais forte. Como o mercado de transporte aéreo brasileiro continua com baixa penetração, nosso investimento contínuo em aumentar a nossa capacidade instalada de assentos disponíveis, com baixas tarifas, mantém-se importante para o desenvolvimento do setor e da economia. Desde o início das operações em 2001, investimos mais de três bilhões de dólares em serviços de transporte aéreo, aeronaves, manutenção, segurança de voo e TI, permitindo o aumento na oferta de serviços de qualidade com tarifas baixas, de uma forma sustentável. Nos próximos cinco anos, nosso plano de negócios inclui o investimento de mais de quatro bilhões de dólares em aumento e melhora na nossa capacidade de transporte aéreo no Brasil, melhorando as opções e qualidade de serviço para os passageiros.

O prejuízo consolidado de R\$ 3,5 milhões no primeiro trimestre foi causado pelos baixos yields e taxas de ocupação na VRG, por um CASK consolidado maior, resultado da menor utilização das aeronaves e aumento recorde no preço de combustíveis. Excluindo os resultados da VRG, a empresa teve lucro líquido de R\$200 milhões no primeiro trimestre, com margens líquida e operacional de 15 e 15,1%, respectivamente.

As taxas de ocupação atingiram 67% e 50% na GTA e VRG respectivamente durante o trimestre. No consolidado, a taxa de ocupação ficou em 62%, uma redução de oito pontos percentuais sobre o primeiro trimestre de 2007. A redução na taxa de ocupação ocorreu por conta da manutenção da malha de alta temporada até o dia 24 de março de 2008, quarenta e cinco dias após o fim da temporada de férias, ocasionada por novas regulamentações, o que também reduziu a taxa de utilização das aeronaves no trimestre. O *yield* consolidado aumentou em 10% quando comparado ao primeiro trimestre do ano passado. O volume consolidado de passageiros no primeiro trimestre aumentou 40% no ano a ano e 4% em comparação ao trimestre anterior. A tarifa média foi de R\$ 241 (ou US\$139).

No consolidado, o custo operacional por assento-quilômetro da Companhia alcançou R\$ 14,7 centavos no primeiro trimestre, um aumento de 13% comparado ao mesmo período do ano anterior. O CASK total da GTA subiu 10,3%, para R\$14,4 centavos devido ao aumento dos preços de combustível e redução na taxa de utilização de aeronaves. A companhia ainda mantém uma forte vantagem competitiva de custos e os reduzirá em 2008 com a renovação da frota.

No **slide #2**, mostramos as nossas malhas que entraram em operação no final do trimestre e contam novamente com o retorno das conexões no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, um dos mais importantes do Brasil.

Já na nova malha da VRG, além das conexões em Congonhas, o hub mais importante para a Empresa, a maior mudança se deu pela criação de um novo *hub* de distribuição de vôos em Brasília, que permite à VRG oferecer mais opções de voo para diversos destinos. A VRG está crescendo, ganhando musculatura e abrangência nacional. Os resultados da nova malha doméstica foram positivos para a VRG, que registrou ocupação de 68% em abril, um aumento de 25 pontos sobre março.

A nova malha da GTA inclui doze novos vôos a nove destinos que fazem conexões em Congonhas. No total, a GOL opera 640 vôos diários para 58 destinos, sendo oito internacionais na América do Sul.

Ainda, as novas malhas permitirão aumentar de forma inteligente a utilização das nossas aeronaves, a produtividade, eficiência e a ocupação dos vôos, proporcionando a ampliação dos nossos serviços aos passageiros.

GTA e VRG agora oferecem mais que 720 vôos diários para 60 destinos diferentes no Brasil e América do Sul - o maior número de vôos entre todas as empresas de transporte aéreo. No 1T08, a GTA adicionou 21 novas frequências diárias e encerrou o trimestre com 58 destinos atendidos. A VRG lançou 53 novas frequências diárias e encerrou o trimestre atendendo a 19 destinos. O baixo custo operacional da empresa viabiliza a operação de vôos para cidades onde o volume de tráfego é pequeno, fazendo com que a GOL esteja presente em diversos destinos fora dos grandes centros do país.

Dado o ambiente operacional negativo para vôos intercontinentais, em 2008, a VRG está focando em aumentar sua presença nos mercados brasileiro e sul-americano. Durante o primeiro semestre, a VRG suspenderá suas operações para Europa e México. A constatação de que uma adequação era necessária foi fundamental no reposicionamento da VRG, que, antes de tudo, busca, com discernimento, maturidade e certidão, a sua sustentabilidade.

Por favor, passem para o **slide #3**. Os fatores que levaram à suspensão dos vôos intercontinentais da VRG estão relacionados com o desfavorável ambiente competitivo em combinação com o alto preço do petróleo.

Com a aquisição da VRG, expandimos a cobertura da nossa malha e já somos uma das maiores empresas aéreas da América do Sul. Formamos o grupo que possui o maior número de destinos servidos no Brasil. Temos uma posição de liderança na capacidade instalada nos aeroportos mais movimentados do país. Nossa participação doméstica consolidada na oferta de assentos oferecidos no 1T08 foi de 45%. No mercado internacional, as empresas brasileiras são responsáveis por aproximadamente 40% da capacidade internacional. GOL e VRG oferecem aproximadamente 18% do total.

A VRG mantém firme sua renovação de frota. Até o final de 2008, toda a sua frota será composta por aeronaves Boeing 737 *Next Generation*, atingindo o total de 26 aeronaves. Estes aviões têm menor custo operacional e maior eficiência no consumo de combustível, além de aumentar a produtividade. A VRG está implementando medidas que agregam competitividade ao negócio e benefícios aos clientes.

No **slide #4**, mostramos nossas iniciativas para redução de custos. Até o final do ano operaremos uma frota padronizada de aeronaves Boeing 737NG, o que possibilita manter menor estoque de peças de reposição, além de utilizar a manutenção faseada que permite que a aeronave fique mais tempo em operação, sem necessidade de paradas longas para manutenção. Em 2007 iniciamos a devolução das antigas aeronaves 737-300 e, a partir do 2T08, iniciaremos devolução dos modelos *wide-body* 767-300. No 1T08 continuamos a reduzir a idade média da frota com o recebimento de aeronaves SFP 737-800 NGs novas, maiores e mais eficientes. Em 2008 devemos incorporar à frota consolidada mais 8 aeronaves SFP 737-800 NGs. Continuaremos a reduzir custos de distribuição aumentando o volume de vendas pela internet. Em 2007, internalizamos completamente a manutenção das aeronaves 737 utilizando o centro de manutenção da GOL em Confins e pretendemos dobrar a capacidade do centro em 2008.

Em linha com o plano de renovação da frota, no trimestre a companhia recebeu um 737-800NG e um 737-700NG e retirou da frota sete 737-300, resultando numa redução de seis aeronaves na sua frota operacional de aeronaves narrow-body. A empresa pretende

finalizar o ano de 2008 com uma frota consolidada de 108 aeronaves, composta por aeronaves 737-800 e 737-700.

Na semana passada, no dia 24 de abril, o PR-GGD foi adicionado à frota. É a vigésimo-nona aeronave a ser entregue do nosso pedido de 737NG com Boeing.

No lado da receita, no **Slide #5**, estamos aumentando nossa presença nos mercados brasileiro e sul-americano, ampliando a presença em mercados de alto tráfego de negócios, melhorando a conectividade e a distribuição em diversos destinos nacionais. Com a nova malha da VRG estamos melhorando a segmentação de clientes e assim, melhor atendendo a passageiros que viajam a negócios, com serviço de bordo adequado ao tempo de duração dos vôos, Salas VIP nos principais aeroportos e o SMILES, o maior programa de milhagem da América Latina, compondo um produto diferenciado na aviação comercial brasileira. A segmentação das marcas também permitirá que a GOL continue a estimular a demanda através de oferta adicional de assentos com baixas tarifas em vôos de conexão.

A GOL continuará a usar o programa Voe Fácil para aumentar a venda para os clientes de menor renda e também está investindo em vendas corporativas para pequenas e médias empresas, através do cartão corporativo GOL Negócios. Esperamos que o nosso segmento de cargas continue a crescer em 2008.

Agora com a palavra o vice-presidente Financeiro, Richard Lark, que irá comentar com mais detalhes o desempenho financeiro e operacional do trimestre. Richard, por favor.

---

**Richard:** Obrigado Junior e bom dia a todos. Vamos, por favor, ao **slide #6** da apresentação que mostra com mais detalhes a expansão da nossa capacidade e malha. Durante o trimestre, a GOL operou uma frota média de 110 aeronaves no consolidado, um incremento de 67% sobre o primeiro trimestre de 2007 e de 8% sobre o trimestre anterior.

A GTA adicionou 21 novas frequências diárias no primeiro trimestre atendendo 58 destinos enquanto VRG adicionou 53 novas frequências diárias e atende 21 destinos. No consolidado, a empresa atende hoje mais que 60 diferentes destinos, a maior quantidade entre as empresas brasileiras.

Comparado com o mesmo trimestre do ano anterior, a capacidade em volume de ASK aumentou 58% atingindo mais de onze bilhões; o RPK cresceu 40% alcançando 6,8 bilhões, sendo 5,9 bilhões na GTA e 0,9 bilhões na VRG. Essa capacidade permitiu a GOL alcançar 726 vôos diários ao final de março de 2008. Quando comparado ao 4T07, os ASKs cresceram 13,9% e os RPKs cresceram 4,1%.

Passando ao **slide #7** podemos ver o crescimento de 54% na receita consolidada, que atingiu aproximadamente R\$ 1,6 bilhão quando comparada ao mesmo período do ano anterior. A receita líquida da GTA cresceu 28,1% para R\$ 1,3 bilhão e o total de receitas da VRG foi de R\$ 272 milhões. Maior capacidade e *yields* acima do esperado foram parcialmente compensados por menores taxa de ocupação e menor produtividade das aeronaves. Apesar de uma redução na utilização de aeronaves em comparação com o mesmo período no ano anterior, atingimos a elevada taxa de 13,4 horas/dia consolidadas neste trimestre. O RASK da GTA teve aumento de 13,4% em comparação com o 1T07 e atingiu R\$16,9 centavos. O RASK consolidado teve uma queda de 2% devido, principalmente, à incorporação dos resultados da VRG, à redução nas taxas de ocupação e de utilização de aeronaves. O *breakeven* da taxa de ocupação aumentou cerca de 1,2

ponto percentual ano a ano. As outras receitas também contribuíram e atingiram R\$108 milhões.

O **slide #8** mostra a comparação ano a ano dos resultados operacionais e inclui os resultados da VRG. A manutenção das malhas de alta temporada até o final do trimestre reduziu as taxas de utilização das aeronaves, bem como as taxas de ocupação. O EBITDAR reduziu 26% atingindo R\$ 184,8 milhões no trimestre. O EBITDAR é um indicador de resultados operacionais antes de contabilizar os custos relacionados à propriedade de aeronaves, como o arrendamento.

O CASK consolidado total (a R\$14,7 centavos incluindo os resultados da VRG e custo de combustível) aumentou 1,67 centavos de Real por ASK, ou 13% ano a ano, devido ao aumento de despesas de combustível, salários e benefícios, depreciação, compensadas em parte por menores custos com manutenção e reparo por ASK. O CASK sem os resultados da VRG foi de R\$14,4 centavos.

A despesa de combustível por ASK aumentou 17% na comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, devido ao aumento de 17,6% no preço de combustível por litro. Este aumento foi parcialmente compensado pela valorização de 16,7% do real frente ao dólar americano e nosso programa de hedge.

O CASK sem combustível, incluindo o resultado da VRG, aumentou 10% para R\$ 8,7 centavos. Sem a VRG, o CASK sem combustível ficou em R\$8,2 centavos.

No **slide #9** mostramos o nosso resultado financeiro líquido. A receita financeira reduziu em R\$ 21 milhões, atingindo R\$ 68 milhões e temos investido, aproximadamente, R\$ 1 bilhão a uma taxa média de 10,6% ao ano em reais. As despesas financeiras consolidadas aumentaram R\$ 33 milhões devido a um aumento de financiamento de longo prazo. Temos financiamento de longo prazo no valor de R\$ 2,4 bilhões, com prazo médio de 5,6 anos, a uma taxa média de 6,1% ao ano em Dólares. Nosso resultado financeiro líquido no trimestre foi de R\$ 16,7 milhões.

No próximo slide, **slide #10**, apresentamos a comparação do lucro líquido do 1T08 ao do 1T07. Entre as principais diferenças, a receita líquida cresceu R\$ 566 milhões. Os custos com combustíveis cresceram R\$ 303 milhões ou 17% por ASK, devido a um aumento de 136 milhões de litros consumidos e ao aumento de 17,6% no preço por litro, influenciado pelo aumento de 69% no WTI e de 61% no preço do querosene de aviação no Golfo do México, parcialmente compensado pelos resultados de nosso programa de hedge e pela valorização de 17% do Real frente ao dólar americano

As despesas comerciais aumentaram em R\$ 64 milhões no geral e 16% por ASK. As vendas de passagens realizadas pelo *website* da GOL foram equivalentes a mais de 78% do total de vendas no trimestre. A VARIG registrou 12% das suas vendas pela internet durante o trimestre e 88% pelo GDS e call-center.

As despesas com pessoal cresceram R\$ 109,1 milhões e 16% por ASK, devido ao dissídio de 5% em dezembro de 2007, ao aumento de 74% no quadro de colaboradores, aumento este relacionado à expansão programada para o 2T08 e à incorporação de 3.745 funcionários da VRG.

Outras despesas operacionais cresceram R\$ 237 milhões, principalmente em função do aumento de 28% nas despesas com prestação de serviços por ASK, devido ao aumento de 32,1% nos pousos, parcialmente compensados pela valorização do Real frente ao

Dólar norte-americano. O resultado financeiro teve redução de R\$ 12 milhões quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

No primeiro trimestre de 2008, o prejuízo por ação foi de R\$ 0,02 ou US\$ 0,01 por ADS e o prejuízo líquido foi de R\$ 3,5 milhões. Excluindo resultados da VRG, o lucro por ação foi de R\$0,99 centavos ou US\$0,57 centavos por ADS o que representa margem líquida de 15%.

O pagamento trimestral de dividendos de R\$36,4 milhões (R\$0,18 por ação e US\$0,10 por ADS) foi aprovado na reunião do Conselho de 25 de abril de 2008 e será pago em 20 de junho de 2008 para acionistas registrados em 30 de abril de 2008.

Esses foram os principais impactos no lucro líquido. Um maior detalhamento de nossas despesas está no nosso release de resultado que vocês já receberam e podem acessar pelo website [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri).

O **slide #11** mostra o fluxo de caixa do primeiro trimestre de 2008. No final do 1T08, o saldo de caixa era de, aproximadamente, R\$1 bilhão apresentando uma redução de R\$ 390,8 milhões em relação ao trimestre anterior.

O caixa gerado pelas atividades operacionais foi de R\$387,3 milhões, principalmente em função da redução de R\$542,0 milhões em contas a receber, parcialmente compensada pela redução de R\$180,4 milhões em transporte a executar e pela redução de R\$74,4 milhões em contas a pagar. Durante o trimestre alteramos a forma de financiamento de recebíveis, de linhas de crédito para antecipação de recebíveis, pagando R\$468,7 milhões em dívida de capital de giro e antecipando R\$394,2 milhões em recebíveis. A GOL tem aproximadamente R\$700 milhões depositados com empresas de leasing para utilização futura em manutenção de aeronaves e motores.

O caixa utilizado nas atividades de investimento foi de R\$313,1 milhões, principalmente devido ao aumento de R\$155,9 milhões em adiantamento para aquisição de aeronaves, R\$120 milhões de aquisição de imobilizado e R\$20,9 milhões em recompra de ações. A GOL tem aproximadamente R\$700 milhões em depósitos pré-entrega para aquisição futura de aeronaves.

O caixa utilizado nas atividades de financiamento durante o 1T08 foi de R\$465 milhões devido, principalmente, a uma diminuição de R\$468,7 milhões em financiamentos de curto prazo e pelo pagamento de R\$75,1 milhões em dividendos. A GOL mantém aproximadamente R\$600mm em linhas de crédito de curto prazo.

Por favor, mudem para o **slide #12**. Em janeiro, o Conselho de Administração da GOL autorizou a Companhia a implementar um programa de recompra de ações até o limite de cinco milhões de ações preferenciais a preço de mercado, representando 9,1% do total de ações preferenciais no mercado em 31 de março. Durante o trimestre recomparamos 749.500 ações. O Conselho também aprovou para 2008 o pagamento de dividendos fixos por trimestre no valor de R\$0,18 por ação, ordinária e preferencial, com a garantia do pagamento mínimo de 25% do lucro líquido anual da companhia. O montante aprovado para o 1T08 foi de R\$36,4 milhões, a ser pago em forma de dividendos em 20 de junho de 2008 para acionistas registrados em 30 de abril de 2008, resultando em, aproximadamente, R\$0,18 por ação e US\$0,10 por ADS.

Em 2008 até 31 de março de 2008, nossas ADS' obtiveram performance abaixo do Índice de Companhias Aéreas da Bolsa de Valores nos Estados Unidos ("American Stock Exchange Airline Index") em 23% e abaixo das Tier 1 LCCs em 20,2%. No mesmo

período, nossas ações ficaram abaixo do Índice Bovespa em 37,5%. Nosso volume diário médio negociado no primeiro trimestre de 2008 foi de, aproximadamente, R\$45 milhões.

No **slide # 13** mostramos alguns detalhes sobre a evolução de nossa base de acionistas. Atualmente temos mais de 18 mil acionistas no Brasil e no exterior. A combinação das três primeiras emissões de ações e da recompra de ações resultam em um free float de 54 mm de ações, representando 27% do total de ações. Antes da aquisição da VRG tivemos aproximadamente 55 milhões de ações; emitimos aproximadamente 6 milhões de ações em pagamento a aquisição da VRG; e desde a aquisição da VRG, acionistas controladores recompraram quase 6 milhões de ações no mercado, provendo aproximadamente R\$250 milhões em liquidez para acionistas minoritários. Estimamos que os atuais 70% de nosso free float está nas mãos de investidores internacionais na Bovespa e NYSE, sendo o restante mantido por investidores brasileiros.

No **slide #14** mostramos o plano de frota do Grupo para atender à necessidade de crescimento projetado para os próximos cinco anos. Na execução de nosso plano de negócios nos próximos cinco anos, estimamos investir mais de R\$8 bilhões. O plano de frota revisto reflete a eliminação dos 767-300 e a substituição dos 737-300 Clássicos por 737-700 NGs. Os 737-700 NGs nos permitem flexibilidade para operar em aeroportos que apresentem restrições e para oferecer mais vôos diretos em mercados com demanda reduzida. Os 737-700 NGs serão inicialmente utilizados na VRG e configurados com *pitch* de 32-34 polegadas, oferecendo o maior espaço disponível em classe única no mercado brasileiro. A frota total possui um crescimento projetado para 108 aeronaves no final de 2008, 113 em 2009, 123 em 2010, 131 em 2011 e 139 em 2012, representando um crescimento médio anual de 7% no número de assentos de 2008 a 2012.

No final do 1T08, a GOL manteve 100 pedidos firmes para Boeing 737-800 NG para serem entregues entre 2008 e 2014 e mais 40 opções para pedido total de 167 aeronaves 737-800NG com a Boeing (27 já foram entregues no final do 1T08). Este é um dos maiores contratos do mundo para Boeings 737-800 e garante a expansão e posição da GOL entre uma das maiores empresas aéreas de baixo custo do mundo. Nosso pedido com a Boeing nos permite a possibilidade de converter posições de 737-800 em 737-700, nos permitindo rápida adaptação às condições de mercado.

Estimamos que a incorporação de novas aeronaves 737-800s à frota produzirá economia significativa de custo. As novas aeronaves estão equipadas com *winglets* que economizam combustível e reduzem, aproximadamente, de 3 a 4% o consumo de combustível ao ano, permitindo melhor performance e vôos sem escalas em maiores distâncias. As novas aeronaves 737-800 são maiores que as aeronaves 737-300s e transportam até 30% a mais de passageiros. Estimamos que as aeronaves 737-800s reduzirão os custos operacionais diretos por ASK em mais de 20% em relação às antigas aeronaves 737-300s.

No **slide #15** temos o nosso *guidance* geral para 2008 para investidores e analistas. As mudanças versus o *guidance* anterior estão relacionadas à eliminação da frota, receitas e custos dos vôos intercontinentais e revisão de taxa de câmbio e custo do combustível. Esperamos transportar 29 milhões de passageiros com crescimento consolidado de ASK e RPKs em 25 e 24%, atingindo 43 e 28 bilhões respectivamente. Estimamos que os ASKs internacionais representem 19% do total de ASKs em 2008. Cargas e outras receitas estão projetadas para atingir R\$ 600 milhões. Continuamos a aumentar receitas com os programas Smiles e Voe Fácil, além do aumento de receitas complementares.

Projetamos o nosso custo médio de combustível por litro em R\$1,89 para 2008, refletindo aumento no preço por litro no 1T08. Estimamos redução de CASK sem combustível de

R\$ 8,9 centavos em 2007 para R\$ 8,7 centavos em 2008, principalmente devido a modernização da frota e a devolução de das aeronaves 737-300 da frota consolidada. Esperamos *capex* de R\$ 1,1 bilhão em 2008.

Em 2008 esperamos aumento de caixa para R\$ 1,6 bilhão. O índice da dívida líquida ajustada sobre total de capitalização deve atingir 57% e projetamos que a dívida líquida sobre EBITDAR seja de 3,8x.

Para o segundo trimestre de 2008, considerando a sazonalidade, esperamos taxas de ocupação consolidadas na faixa de 61 a 63%, estáveis em relação o 1T08, com *yields* na faixa de R\$20 centavos, uma redução de 9% versus o trimestre anterior. Esperamos CASK consolidado sem despesas de combustível em torno de R\$8,5 centavos com a incorporação de aeronaves maiores e mais eficientes, ajudando a compensar preços de combustíveis mais altos. Projetamos que a taxa de câmbio permaneça estável devido aos bons fundamentos econômicos da economia brasileira.

Para concluir a nossa apresentação, devolvo a palavra ao nosso Presidente. Junior, por favor.

---

**Junior:** Obrigado, Richard.

Concluirei com o **slide #16**. Estamos tomando medidas importantes para competir no ambiente novo. Estamos renovando nossa frota, em combinação com um investimento disciplinado na capacidade instalada para melhor servir o mercado. Nosso constante foco em custos e qualidade somados à redefinição de nossas malhas já está produzindo resultados positivos. Acreditamos em nossa capacidade de inovar e rejuvenescer para crescer em ambientes cada vez mais competitivos.

Gostaríamos de reforçar nossas vantagens competitivas, essenciais ao nosso bem-sucedido modelo de negócios. Nosso círculo virtuoso permite que as nossas empresas aéreas se beneficiem de sinergias, operando com menores custos, segmentando efetivamente o mercado e sendo mais rentáveis. Contamos com mão de obra altamente produtiva e experiente equipe de gestores, com capacidade de se adequar rapidamente a um novo planejamento, para sempre entregar um serviço de qualidade e segurança ao cliente, com tarifas reduzidas e o menor custo do mercado mantendo nossas marcas fortes e a alta rentabilidade.

Obrigado pela sua atenção. Tendo concluído essa breve apresentação, gostaria de iniciar a sessão de Perguntas & Respostas em que teremos o prazer de responder quaisquer perguntas que possam ter.

---

**Operadora:** Obrigada. Iniciaremos agora a sessão de perguntas e respostas. Caso tenha alguma pergunta, pressione \*1 do seu telefone. Se, a qualquer momento, sua pergunta for respondida, aperte \*2 para se retirar da fila. As perguntas serão respondidas à medida que forem recebidas. Por favor, aguarde enquanto postamos as perguntas.



**Daniela Bretthauer, Goldman Sachs:**

Boa tarde a todos. Eu não consegui fazer a pergunta no *call* em inglês, apesar de ter ficado muito tempo na fila. Enfim, primeiro eu queria agradecer o *disclosure*, eu acho que ajudou bastante você ter dado indicadores só para a Varig e para a GOL separadas, e espero que vocês continuem mostrando assim.

A pergunta é elaborar um pouco no que foi discutido no *call* internacional, dado o seu *guidance* para o 2T; me corrija se eu estiver errada, mas com *yields* na faixa de R\$0,20, dado o *load* que você também indicou e o CASK, e onde a gente está vendo o preço do combustível, eu acho bastante difícil que vá ter resultado consolidado positivo para a Companhia. É mais ou menos essa a leitura?

**Richard Lark:**

Me desculpe, não entendemos a sua pergunta.

**Daniela Bretthauer:**

A pergunta é: *yields* de R\$0,20, *loads* entre 61% e 63% e CASK de 8,5%, eu acho difícil você dar um resultado operacional positivo no consolidado, porque, por exemplo, no 1T você teve *yields* de mais ou menos R\$0,22 no consolidado, e mesmo assim a margem operacional foi negativa em 1%. Me parece que a tendência do 2T, dados esses indicadores que você colocou no press release, é mais ou menos por aí, um *small* resultado negativo operacional.

**Richard Lark:**

Nós fornecemos os indicadores para que o mercado possa fazer seus cálculos. O que nós falamos, de ocupação de 61% a 63% no consolidado, e *yields* de R\$0,20 no consolidado, também temos um crescimento de ASK doméstico de mais ou menos 8% acima do 1T08, e um pouco de redução na capacidade internacional versus o 1T08.

**Daniela Bretthauer:**

OK. Mas a taxa de ocupação, que apesar da melhora que você sinalizou para a Varig e para a GOL em abril, dado que seu *guidance* é 61% a 63%, me parece que com esse *yield* – e aí era uma coisa que eu queria explorar – *yield* de R\$0,20, eu entendo que *year on year* ele apresenta um crescimento, mas eu tinha uma expectativa de que no seqüencial ele melhorasse, ele continuaria aumentando. Mas parece que não vai ser o caso, não é?

**Richard Lark:**

Nós temos sazonalidade no 2T, e geralmente abril e maio mostram uma queda sazonal de demanda versus janeiro e fevereiro, que é a época de verão, férias etc. Mas especialmente deve ter uma pequena queda de *yields* versus o 1T08.

**Daniela Bretthauer:**

OK. Eu tenho três perguntas, a segunda é com relação à sua estratégia de hedge. Você está “hedgeado” a 39% da sua capacidade a US\$93. Como está o resto de 2008 em termos de hedge, ou você só tem esse hedge?

**Richard Lark:**

Nós temos gatilhos que definem preços, volumes e instrumentos que a gente tem em vista que vai até cinco anos; isso é proposto por pessoas que nos ajudam a formular esses gatilhos. E se a gente não bate esses gatilhos, a gente não executa hedges de médio-longo prazo.

É o que a gente tem mantido historicamente, quando a gente bate nos gatilhos a gente forma posições de médio prazo, e o restante nós fazemos programas de curto prazo. Geralmente estamos com o mínimo de 50% “hedgado” para os próximos 60, 90 dias, e quando a gente opera sem bater os gatilhos de médio e longo prazo, a gente acaba cobrando no curto, basicamente acompanhando as tendências e só comprando proteção contra aumento de curto prazo.

Por exemplo, hoje, para 3T08, já estamos um pouco para dentro de julho, mas nada para o resto do ano em termos de estoque atual de hedges. Mas o USD tem compensado um pouco do aumento de petróleo, e que deveria acontecer a volta de um pouco do *pricing power*, não no 2T, mas a gente acha que a partir do trimestre a gente deve ver melhoras nos *yields*, também refletindo um pouco da pressão nos concorrentes dessas altas de preço de combustíveis.

A gente tem uma vantagem de custo grande contra os concorrentes. Claro que todo mundo está sentindo, mas os concorrentes sentem um pouco mais com esses aumentos de combustível, e para o 3T08 a gente deve ver um aumento de *yields* compensando uma parte, mas uma pequena parte do aumento de combustível esperado.

**Daniela Bretthauer:**

E vocês pensam em implementar algum tipo de *fuel surcharge*, tanto em VRG quanto em GTA?

**Richard Lark:**

Não é permitido fazer *surcharges* no mercado doméstico. Isso tem que ser repassado através da gestão normal das tarifas.

**Daniela Bretthauer:**

E por que não pode fazer *surcharges* no mercado doméstico? É uma coisa de ANAC? E isso pode ser revisto, dado que o combustível está acima de US\$100?

**Richard Lark:**

Custos extras que você quer cobrar do cliente, você tem que dar ao cliente a opção de não pagar. É como você dar a opção ao cliente de pagar um custo para crédito de carbono, mas não pode ser obrigatório. Você tem que ter o direito de escolher sim ou não.

**Constantino de Oliveira Júnior:**

A legislação não permite que se cobre taxas além do serviço colocado ou taxas aprovadas por lei. Nós não temos condições, no Brasil, de introduzir taxas ou especificar

nos nossos custos, aumentar os custos referentes ao petróleo, ou o que seja, na forma de taxa. Nós não podemos ter o *fuel surcharge*, para ser claro.

**Daniela Bretthauer:**

E isso não vai mudar?

**Constantino de Oliveira Júnior:**

Isso é a legislação brasileira; teria que mudar a lei. O que a gente pode é embutir nos preços, ou seja, você pode ter uma recomposição de *yields* ou de preços incluindo as mudanças no cenário de custos, mas nós não podemos cobrar taxas à parte das tarifas que nós já cobramos.

Por exemplo, taxa de embarque, que é o que a gente cobra – no caso, taxa de embarque é revertida à Infraero, a todo sistema –, ela foi aprovada por lei. Nós não podemos instituir impostos ou taxas sobre os nossos serviços que não aqueles previstos em lei.

**Daniela Bretthauer:**

É uma pena. Uma última pergunta agora, fazendo aqui o ‘advogado do diabo’: se a VRG não atingir o *break even* ao final do 3T08, continuar com uma rentabilidade ruim, vocês tomariam a decisão de fechar mesmo ou continuariam insistindo na operação?

**Richard Lark:**

Insistindo em quê?

**Daniela Bretthauer:**

Em continuar a operar com prejuízo.

**Richard Lark:**

Os prejuízos estão vindo das rotas intercontinentais. No nosso plano, nós estamos em processo de fazer um *phase out* das rotas internacionais. Não tem muito mistério sobre essa parte.

**Daniela Bretthauer:**

Obrigada.

**José Sérgio, Valor Online:**

Bom dia a todos. Eu tenho uma pergunta e uma dúvida: no seu plano de frota vocês deixam de lado todos os aviões *widebody* que vocês tinham, vocês vão devolver os 767 e até 2012 não tem um plano para incorporar mais nenhum. Isso quer dizer que o fim das operações de longo curso na VRG é definitivo, não tem mais interesse naquela rota para os Estados Unidos no 2S08?

**Constantino de Oliveira Júnior:**

Com relação àquele planejamento de Nova York para o 2S08, ele está suspenso. A nossa expectativa hoje é de retornar todos os aviões 767 até o final do mês de agosto, e com isso encerram-se as nossas expectativas no curto prazo de operar vôos de longo curso. Você está correto.

**José Sérgio:**

Então, até 2012, nenhum tipo de operação de longo curso. Vocês não vão correr atrás de nada disso.

**Constantino de Oliveira Júnior:**

É. Nada está previsto neste momento.

**José Sérgio:**

OK. A dúvida que eu tinha é: vocês deram o prejuízo líquido sem a VRG em US GAAP, Vocês teriam esse número de BR GAAP?

**Constantino de Oliveira Júnior:**

Prejuízo líquido sem a VRG?

**José Sérgio:**

Isso. Em BR GAAP.

**Richard Lark:**

Está disponível no release. O prejuízo líquido em BR GAAP consolidado no trimestre foi R\$74 milhões.

**José Sérgio:**

Mas vocês não quebram sem a VRG?

**Constantino de Oliveira Júnior:**

A GTA, sem VRG, mostrou resultado operacional líquido entre 15% e 15,1% no trimestre.

**José Sérgio:**

Está OK. Obrigado.

**Janaína Laje, Folha de São Paulo:**

Boa tarde a todos. Eu gostaria, primeiro, de insistir na pergunta do colega, porque olhando no padrão contábil americano, eu vi que vocês teria tido um resultado de R\$200 milhões sem a Varig, e é importante para a gente em jornal saber quanto seria isso no padrão brasileiro.

Além disso, eu queria perguntar o seguinte: dada a suspensão dos vôos intercontinentais da Varig, eu queria pedir uma avaliação sua, Constantino, em relação ao negócio em si. Você ainda considera que a compra da Varig foi um bom negócio apesar disso? E dado o fato de não ter sido ainda definitivamente aprovado pelo CADE, vocês esperam alguma reversão nisso? De repente, repassar a empresa, se o negócio não for aprovado?

**Constantino de Oliveira Júnior:**

Com relação ao negócio da Varig, independente da questão do CADE nós entendemos que foi um bom negócio, sim. Nós já investimos nessa aquisição – entre o custo da aquisição e os prejuízos gerados pela operação da Varig, principalmente internacional – algo em torno de R\$1 bilhão. Entendemos que foi um bom negócio.

Naturalmente que passamos por dificuldades e problemas durante esse último ano. Eu acho que todos conhecem as dificuldades, problemas relacionados ao Aeroporto de Congonhas, mudanças regulatórias importantes; não estamos questionando a necessidade, se foi acertado ou não, mas houve mudanças que impactaram nas operações domésticas, além do ambiente concorrencial difícil nos vôos de longo curso e da alta no preço do petróleo.

Nós tomamos a atitude de suspender as operações internacionais de longo curso, concentrando as operações no mercado doméstico, onde a aquisição da Varig nos permitiu atender um segmento de mercado mais voltado a negócios; nós tivemos condições de, no final do mês de março, mais precisamente no dia 24 de março, introduzir uma nova malha no mercado doméstico e sul-americano, que está permitindo à Varig alcançar taxas de ocupação bastante significativas, mostrando que nós temos capacidade de adequar a Varig, adequar os custos, adequar os serviços para melhor atender o mercado doméstico e sul-americano, tornando a aquisição da empresa um negócio atraente.

A nossa expectativa é que a Varig alcance o *break even*, dê alguma contribuição ao nosso negócio durante o mês de julho; e durante o 2T a gente consiga ver resultados positivos dessa aquisição. Eu acho que um ano após a compra ainda é muito pouco tempo, quando se fala de aviação, para nós entendermos se foi bom negócio ou não a aquisição.

É importante observar que a renovação da frota está acontecendo, só agora nós temos na VRG um volume de aviões de nova geração suficiente para garantir uma confiabilidade, pontualidade, melhoria no padrão de serviço, maior utilização de frota, melhor produtividade, redução de custo, ou seja, todos os benefícios dessa renovação de frota começam a acontecer a partir de agora, a partir do 2T08, apesar de nós termos tomado atitudes ainda no 2T07. Mas é natural em uma indústria complexa como a nossa que os investimentos sejam feitos e os resultados venham mais a médio prazo. Eu acho que é muito cedo para fazer esse tipo de julgamento, se foi bom ou mau negócio.

Independente da questão do CADE. Não passa pelo nosso planejamento a possibilidade de abrimos mão da Varig em nossas operações, da VRG em nossas operações.

**Janaína Laje:**

OK. Obrigada. Mas em relação à questão do resultado sem a Varig em BR GAAP, será que vocês poderiam repassar para nós, nem que seja depois?

**Richard Lark:**

Nós colocamos uma nova tabela em nossa divulgação para ajudar a entender um pouco isso. Isso também não vai ser uma peça permanente em nossa divulgação, é só para ajudar a entender um pouco as diferenças. É praticamente a contribuição negativa da VRG está sendo resultado dos vôos intercontinentais, mas não é nosso padrão reportar resultados para empresas individuais. A gente prefere comentar os resultados no consolidado.

**Janaína Laje:**

OK. Obrigada.

**Operadora:**

Encerramos neste momento a sessão de perguntas e respostas. Gostaria de passar a palavra ao Sr. Constantino de Oliveira Júnior para as considerações finais.

**Constantino de Oliveira Júnior:**

Mais uma vez, muito obrigado pelo seu interesse na GOL. Continuamos comprometidos com o nosso objetivo de simplificar o transporte aéreo, tornando-o mais conveniente e acessível a todos, ao mesmo tempo em que geramos valor para nossos acionistas e colaboradores.

A GOL está popularizando o transporte aéreo no Brasil, na América do Sul e no mundo, por meio da expansão de seus negócios, inovação em serviços e qualidade, eficiência operacional, gestão de custos e preços competitivos.

Na GOL, nosso slogan é: “Aqui, todo mundo pode voar”, e na VRG, “Aqui é mais que voar”.

Se tiverem alguma outra pergunta, procurem nosso departamento de Relações com Investidores. Vocês podem também visitar a seção de Relação com Investidores no nosso website [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri). Muito obrigado, tenham todos uma boa tarde.

**Operadora:**

A teleconferência dos resultados do 1T08 da GOL Linhas Aéreas Inteligentes está encerrada. Por favor, desconectem suas linhas agora.

"Este documento é uma transcrição produzida pela MZ Data Products. Ao passo que é feito o possível para garantir a qualidade da transcrição, a MZ não se responsabiliza por eventuais falhas, já que o texto depende da qualidade do áudio e da clareza discursiva dos palestrantes. Este documento não reflete nenhuma opinião de investimento. O conteúdo é de responsabilidade da empresa que realizou o evento que está transcrito neste documento. Por favor, consulte o website da respectiva companhia para mais informações sobre limites de responsabilidade."