

Transcrição da Teleconferência – Resultados 2T07

Operadora: Bom dia, senhoras e senhores. Sejam bem-vindos à teleconferência da GOL Linhas Aéreas Inteligentes referente ao resultado do segundo trimestre de 2007. Estão presentes Constantino de Oliveira Junior, Presidente, Richard Lark, Diretor Vice-Presidente Financeiro, Diretor de Relações com Investidores, e David Barioni, Diretor Vice-Presidente Técnico.

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, 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. Neste endereço é encontrada a respectiva apresentação para *download*, na plataforma do *webcast*, sessão relações com investidores.

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, gostaríamos de passar a palavra ao Sr. Constantino de Oliveira Junior, Presidente da GOL, que iniciará a apresentação. Por favor, Sr. Constantino, pode prosseguir.

Junior: Muito obrigado, bom dia a todos e bem vindos à teleconferência de resultados do segundo trimestre de 2007 da GOL.

O segundo trimestre de 2007 trouxe oportunidades e desafios que devem resultar em mudanças positivas na estrutura da indústria brasileira de transporte aéreo. Neste trimestre tivemos oportunidades de crescimento acelerado, principalmente por meio da aquisição da VRG, empresa que opera a marca VARIG. Nosso time está trabalhando para implementar as melhores práticas de gestão e estratégias de baixo custo da GOL, aprimorando a eficiência da VRG, modernizando e padronizando sua frota, rejuvenescendo uma marca de 80 anos e aumentando as suas receitas.

Problemas temporários relacionados à coordenação do sistema aéreo brasileiro combinados com o mau tempo geraram atrasos e cancelamentos inaceitáveis para os nossos passageiros. O aeroporto de Congonhas, o terceiro mais utilizado pela GOL foi o mais afetado devido ao fechamento temporário das pistas para reformas durante o trimestre. A flexibilidade dos nossos vôos ponto-a-ponto, uma malha com “hubs” multi-direcionais e uma frota padronizada Boeing contribuíram para os ajustes em nossas operações, mantendo nossa liderança em baixo custo e também o crescimento ano a ano

de 45% nas rotas domésticas, 180% nas rotas sul-americanas e o início das operações intercontinentais com a VRG.

Em junho, a GOL firmou acordos de vendas de passagens com duas das maiores e mais importantes companhias aéreas norte-americanas: a Delta Air Lines e a Continental Airlines. Os passageiros dessas companhias poderão comprar bilhetes para todas as rotas atendidas pela GOL no Brasil e na América do Sul.

De médio a longo prazo, acreditamos que o destaque que a indústria aérea brasileira vem tendo trará as esperadas mudanças e investimentos ao setor. A GOL, com a melhor plataforma de baixo custo da indústria é a empresa que está mais bem posicionada para crescer tanto nas rotas sul-americanas quanto intercontinentais nos próximos anos.

Passando agora para a tela #2, intitulada “Destaques” da nossa apresentação. As perdas registradas no resultado consolidado do segundo trimestre foram resultado da incorporação da VRG em 9 de abril de 2007, “yields” abaixo do esperado no mercado doméstico, supressão da demanda devido aos cancelamentos e alta exposição do assunto na imprensa que reduziram as taxas de ocupação.

Incluindo a VRG e a questão da sazonalidade, as taxas de ocupação consolidadas foram reduzidas em 4 pontos percentuais e atingiram 66%, comparado ao primeiro trimestre do ano, e 9 pontos percentuais em relação ao segundo trimestre de 2006. Os RPKs consolidados aumentaram 65%, no ano a ano, neste trimestre, e 19% comparado ao trimestre anterior. A taxa de ocupação média da GTA alcançou 69% e da VRG 52% durante o trimestre. A taxa de ocupação doméstica da VRG foi de 60% em abril e atingiu 65% no final do trimestre, uma melhora de 5.5 pontos percentuais. O *market share* da GTA e da VRG no mercado doméstico foi de 40% e 4%, respectivamente, e de 14% e 11% no mercado internacional ao término do trimestre.

No consolidado reduzimos nosso custo operacional por assento-kilômetro para aproximadamente 14 centavos, uma redução de 6% comparada ao mesmo período do ano anterior. Os custos foram impactados negativamente com o aumento de horas de vôos requeridas para completar os vôos agendados, e o aumento no custo com salários e combustíveis, estimados em R\$5MM e R\$20MM, respectivamente. Mesmo com a incorporação da VRG, continuamos bem posicionados e com capacidade para reduzir ainda mais nossos custos.

A tela #3 mostra as recentes adições à nossa frota e malha. No segundo trimestre, adicionamos à GTA duas aeronaves 737-800 equipadas com *winglets* e um 767-300 à VRG, o terceiro da frota, finalizando o período com um total consolidado de 88 aeronaves. Nossa expectativa é de encerrar o terceiro trimestre com 97 aeronaves e terminar 2007 com uma frota de 79 aeronaves na GTA e 24 aeronaves na VRG, sendo destes 24, dez 767-300s. No segundo trimestre de 2007, a GTA inaugurou dois novos destinos domésticos, Marabá, no estado do Pará, e Cruzeiro do Sul, no estado do Acre.

Neste ano pretendemos adicionar mais freqüências nos mercados existentes e expandir nossa malha em mercados recém atendidos no Brasil, América do Sul, América do Norte e Europa.

Mudando para o slide #4 apresentamos alguns detalhes da aquisição da VRG. Assumimos o controle da VRG em 9 de abril de 2007. O custo total da aquisição foi de R\$ 558MM sendo R\$ 194MM em moeda corrente e R\$ 357MM em ações preferenciais. Adquirimos a marca VARIG, posições importantes nos aeroportos, centrais de

manutenção, o Programa de milhagem *Smiles* com quase 6 milhões usuários, mais de dois mil *slots* semanais nos mais importantes aeroportos brasileiros, rotas em operação e direitos de rota que nos permitirão atender destinos já existentes no Brasil e América do Sul, bem como expandir as operações intercontinentais para Europa e América do Norte.

A aquisição facilitará nossa estratégia de segmentação de marca para melhor atender o mercado de transporte aéreo. A marca GOL continuará a popularizar o transporte aéreo no Brasil e na América do Sul com uma malha altamente integrada, baixas tarifas, serviços simples e confiáveis e uma frota jovem e moderna de aeronaves Boeing. A GOL mantém a melhor proposta de valor com 10% dos passageiros da Companhia viajando pela primeira vez. A marca VARIG é voltada para clientes “*premium*” que valorizam serviços diferenciados no mercado doméstico e também aqueles clientes que são mais sensíveis a preço nos vôos intercontinentais, com inovador serviço de duas classes e programa de fidelidade.

A aquisição da VRG está superando as nossas expectativas, com uma equipe focada em gerar ganhos de eficiência para potencializar o “status” da marca VARIG. Esperamos atingir o *breakeven* no terceiro trimestre.

Indo para a tela #5 apresentamos as iniciativas tomadas na plataforma operacional da VRG para melhorar sua performance nos primeiros meses logo após a aquisição. Negociamos a chegada de mais 12 aeronaves ainda este ano e a partir de agosto realizaremos todas as manutenções dos modelos 737 no hangares da GOL. Renegociamos os contratos de combustível e leasing aos padrões da GOL.

Os projetos de TI prevêm redução de custo por meio do aumento de venda de passagens via Internet, terceirização de serviços, renegociação de contratos, e atualização dos sistemas chave. Reduzimos as despesas de venda e marketing por meio da adequação do percentual de comissão sobre vendas. Integrado ao sucesso da aquisição, a GOL está implantando nas operações da VRG sua cultura e política de custos.

Devido à implementação das iniciativas mencionadas, a VRG reduziu em 17% o CASK durante o trimestre.

Nos próximos meses relançaremos a marca VARIG e iniciaremos diversos destinos internacionais. Em setembro planejamos lançar vôos diários para Paris e Roma. Em outubro, para a cidade do México. Em novembro, lançaremos vôos diários para Madri, Londres, Santiago do Chile e Montevidéu. Para tanto negociamos a entrega de mais sete aeronaves 767-300s que chegarão durante o segundo semestre deste ano. Vôos para Nova York e Miami estão planejados para o primeiro trimestre de 2008.

Dito isto, agora vou passar a palavra ao nosso vice-presidente Financeiro, Richard Lark, que irá comentar com mais detalhes o desempenho financeiro e operacional do trimestre. Richard, por favor.

Richard Lark: Obrigado Junior, e bom dia a todos. Vamos passar para o slide #6 da apresentação.

Nesta tela, podemos observar com detalhes a expansão da nossa capacidade e malha. Durante o trimestre, a GOL operou uma frota média de 87 aeronaves no consolidado, um

incremento de 85% sobre o segundo trimestre de 2006, e de 33% sobre o trimestre anterior.

Durante o segundo trimestre, a GTA adicionou 32 novas frequências diárias, expandindo para 58 o número de destinos atendidos. A VRG adicionou 16 novas frequências diárias incluindo uma frequência diária do Rio de Janeiro para Frankfurt, na Alemanha, passando a atender 16 destinos.

Comparado com o mesmo trimestre do ano anterior, a capacidade em volume de ASK aumentou 86%, e atingiu quase 9 bilhões e o RPK cresceu 65% e alcançou 5,8 bilhões, sendo 5 bilhões na GOL e 800 milhões na VRG. Essa capacidade permitiu a GOL alcançar 750 vôos diários ao final de junho de 2007. Quando comparado ao 1T07, os ASKs cresceram 26% e o RPK 19%.

No slide #7, observamos o crescimento de 36% na receita consolidada, que atingiu aproximadamente R\$ 1,2 bilhão, quando comparada ao mesmo período do ano anterior. A receita líquida da GTA cresceu 14,2% para R\$ 1 bilhão. O total de receitas da VRG foi de R\$ 191,5 milhões. Maiores capacidade e produtividade foram impactadas por “yields” e taxas de ocupação abaixo do esperado. Atingimos altas taxas de produtividade, devido à alta utilização de aeronaves em 14,1 horas / dia neste trimestre. O RASK consolidado teve uma queda de 27% resultado da redução de 19% nos yields e de 8,6 pontos percentuais de queda nas taxas de ocupação. As outras receitas também contribuíram e atingiram R\$106 milhões, um aumento de quase 85% sobre o primeiro trimestre do ano anterior, com margem de contribuição de mais de 80%.

Além da questão da sazonalidade, a queda de yields e de ocupação foram relacionadas às dificuldades e mudanças enfrentadas na indústria brasileira de aviação, principalmente, na região de São Paulo. Nos próximos slides daremos mais informações sobre a infraestrutura aeroportuária na região da cidade de São Paulo.

Para esclarecer um pouco as implicações, alternativas e soluções para melhorar o fluxo de passageiros, passarei a palavra ao Comte. David Barioni, vice-presidente Técnico da GOL, responsável por Operações de Vôo, Manutenção e Segurança de Vôo.

Por favor, Barioni.

Barioni: Obrigada, Richard. Bem, no slide #8 temos alguns comentários sobre a demanda concentrada na grande São Paulo e a infra-estrutura local. São Paulo é a maior cidade da América do Sul e a principal capital de negócios do Brasil, com uma população de 11 milhões de habitantes na área metropolitana e PIB per capita de R\$ 15 mil por ano. O estado de São Paulo tem mais de 40 milhões de habitantes e sua população e economia são equivalentes a toda Argentina.

A região da grande São Paulo responde por entre 20 e 25% da demanda por transporte aéreo no Brasil; por conta disto tem espaço aéreo mais congestionado do que no restante do país.

Como podemos ver agora, na tela #9, mostramos os nove aeroportos que compõem a Área Terminal de São Paulo. O estado possui diversos aeroportos que poderiam melhor distribuir o tráfego aéreo da região da grande São Paulo. Como, por exemplo, o aeroporto de Viracopos, em Campinas, que é uma opção para o transporte de cargas e poderia desafogar Guarulhos, liberando assim, espaço para o maior fluxo de passageiros no

aeroporto. Com a infra-estrutura adequada para receber um maior fluxo de passageiros, o aeroporto de São José dos Campos teria capacidade para absorver parte do tráfego de Guarulhos e Congonhas. Também os aeroportos de Jundiaí e Sorocaba têm capacidade de absorver parte da aviação geral que hoje opera em Congonhas.

Existem 11 outras opções de pistas numa distância média de 50 km do centro de São Paulo. Enquanto o tamanho dessas pistas varia entre 1370 até 3500 metros, informações técnicas demonstram que não há correlação entre o aumento no tamanho das pistas e a conseqüente redução de incidentes. Podemos observar que desde o início das operações dos Boeing 737 no Santos Dumont, por exemplo, que foi em 1989, nunca aconteceu um acidente neste aeroporto que tem a menor pista comercial em operação do mundo, com 1320 metros. Em pistas curtas, como a do Santos Dumont, a GOL opera acima dos padrões de segurança internacional. Todos os nossos pilotos recebem treinamento especializado que incluem técnicas customizadas de aproximação para garantir a maior segurança operacional em pistas curtas. Também, mesmo com a decisão final de pousar ou não ficando a critério do comandante, as políticas da GOL prevêm, sem exceção, que eles alternem de aeroporto quando o destino está operando sob chuva forte; devem operar no alternado, não devem prosseguir para o pouso com chuva forte.

O slide #10 destaca as melhorias planejadas para a malha aérea na Terminal Aérea de São Paulo para utilizar melhor a infra-estrutura já existente. As autoridades devem reduzir as operações diárias e o tráfego em Congonhas e também anunciaram que Congonhas operará apenas com vôos para as grandes cidades do Brasil que ficam a até duas horas de vôo de São Paulo. Os aeroportos de Guarulhos e Campinas absorverão o excesso de tráfego de Congonhas e devem contribuir para a melhoria dos índices de pontualidade. Já existem planos para uma terceira pista e um novo terminal em Guarulhos.

No próximo slide, slide #11, mostramos que as recentes mudanças na Terminal Aérea de São Paulo são parecidas com aquelas implementadas em 2004 e 2005 nas cidades do Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Em 2004, todos os vôos não procedentes da ponte aérea Rio - São Paulo foram redirecionados do aeroporto do Santos Dumont para o Aeroporto Internacional do Galeão. Em 2005, o tráfego de conexão de Belo Horizonte foi redirecionado do aeroporto central da Pampulha para o Aeroporto Internacional de Confins. Ambas as mudanças foram necessárias devido à limitação da capacidade dos aeroportos centrais. O resultado desta mudança estrutural foi um aumento nos *yields* nos aeroportos com capacidade restrita e uma transferência gradual na importância da receita destes aeroportos para os internacionais.

No fim do primeiro semestre, 25% do fluxo de passageiros no aeroporto de Congonhas realizavam escalas ou conexões e este tráfego pode ser realocado em outros aeroportos da região. Guarulhos e Congonhas convergiram na importância de receitas em aproximadamente 9% do total no primeiro semestre de 2007.

Podemos ver agora, no slide #12 que destaca a flexibilidade do modelo da malha aérea da GOL. A malha é desenhada com uma combinação de malhas ponto a ponto e “hubs” multi-direcionais. Isto permite flexibilidade substancial para alterar a malha e atender aos padrões da demanda. Adicionalmente, como a GOL tem uma porcentagem alta de passageiros em conexão é possível adicionar agilidade para movimentar os passageiros por meio de hubs alternativos. Essa agilidade operacional mostrou ser uma vantagem competitiva e como a GOL é hábil para adaptações rápidas mediante mudanças de cenários.

Na tela #13 discutimos quais são os impactos a GOL das mudanças anunciadas. Como mencionamos anteriormente, a flexibilidade da malha da GOL nos torna aptos a realizar um trabalho efetivo com as autoridades para resolver os problemas da indústria e voltar a operar rapidamente nos padrões habituais de regularidade e eficiência da indústria de transporte aéreo brasileira com o menor impacto possível nas operações da GOL.

Em agosto, as autoridades anunciaram reduções nos pousos e decolagens em Congonhas. A GOL respondeu rapidamente e transferiu permanentemente 11 vôos para Guarulhos e 12 vôos foram suspensos temporariamente num esforço para aliviar os atrasos e cancelamentos em Congonhas e assegurar transporte de qualidade aos nossos passageiros. A GOL está trabalhando com as autoridades num plano de 60 dias para alterar a malha e transferir passageiros em conexão de Congonhas e parte de Guarulhos para outros aeroportos com capacidade ociosa, como é o caso do Galeão, Confins e Brasília. Não esperamos ter um impacto significativo na receita no médio prazo, considerando que todas as empresas serão afetadas pela mesma alteração. Agora, retornarei a apresentação para o Richard.

Richard: Barioni, obrigado por revisar esses aspectos relevantes do sistema de transporte aéreo brasileiro.

Estimamos que o impacto de fatores externos no trimestre foi de aproximadamente R\$ 185 milhões de perda de receitas e R\$ 25 milhões no aumento de despesa com pessoal e combustível.

A comparação ano a ano de nossos resultados operacionais está na próxima tela, tela #14 e inclui o resultado da VRG desde 9 de abril. Os “yields” e as taxas de ocupação foram significativamente impactados por cancelamentos e atrasos (que inibiram a demanda) e alta exposição do assunto na imprensa. Quando comparado ao 2T06, nosso RASK reduziu em 27%, com a incorporação de um aumento de 19% na etapa média, resultando em 67% de decréscimo no EBITDAR, atingindo R\$ 72MM 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\$14,1 incluindo os resultados da VRG) reduziu 0,93 centavos de Real por ASK, ou 6% ano a ano devido a menores despesas com vendas e marketing, redução no custo do combustível, menores despesas com arrendamento de aeronaves e valorização de 9,6% do Real frente ao Dólar norte-americano, parcialmente compensado por maiores gastos com despesa de serviço de tráfego e aeronaves, manutenção, reparos, materiais e depreciação assim como aumento no consumo de combustível e custos com funcionários devido aos cancelamentos de vôos.

A despesa de combustível por ASK diminuiu 6% na comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, devido à redução nos preços de combustível com o recuo de 8% no preço de petróleo no mercado internacional, mensurada pela WTI, e a uma redução de 2% no preço do combustível de aviação do Golfo do México e um aumento nos vôos internacionais, combinados com uma frota proporcionalmente mais econômica, composta por aeronaves maiores e equipada com *winglets*.

O CASK sem combustível, incluindo o resultado da VRG reduziu 6% para R\$ 8,48 centavos. A valorização da moeda brasileira ajudou a reduzir as despesas em dólares,

como o arrendamento e seguro de aeronaves, e outros desembolsos em dólares, como o adiantamento para aquisição de aeronaves.

Na tela #15, mostramos o nosso resultado financeiro líquido. A receita financeira cresceu R\$ 37 milhões e atingiu R\$ 73 milhões, principalmente devido a um aumento nas aplicações financeiras. Investimos, aproximadamente, R\$ 1,8 bilhões a uma taxa média de 12% ao ano em reais. As despesas financeiras alcançaram R\$ 17 milhões no ano, devido a um aumento de financiamentos de longo prazo. Temos financiamento de longo prazo no valor de R\$ 1,4 bilhões, com prazo médio de 6,3 anos, a uma taxa média de 7,3% em Dólares. Nosso resultado financeiro líquido no trimestre foi de R\$ 45 milhões.

Na próxima tela, slide #16, apresentamos a comparação do lucro líquido do 2T07 ao do 2T06. Entre as principais diferenças, as receitas líquidas cresceram R\$ 308 milhões. Os custos com combustíveis cresceram R\$ 212 milhões, devido a um aumento de 135 milhões de litros consumidos, parcialmente compensados pela redução no preço do litro de combustível e pela valorização do Real. Os custos com combustíveis diminuíram 6% por ASK.

As despesas comerciais foram reduzidas em R\$ 18 milhões no geral e 56% por ASK, em função da mudança na estrutura de comissionamento sobre vendas no começo do primeiro trimestre deste ano e eficiência nas atividades de marketing durante o trimestre. As vendas de passagens realizadas pelo *website* da GOL foram equivalentes a mais de 80% do total de vendas no trimestre.

As despesas com pessoal cresceram R\$ 88 milhões e 6% por ASK, devido a dissídio de 5% nos salários, aumento de 84% no quadro de colaboradores de período integral e do custo com horas extras, ocasionado pelos atrasos do controle de tráfego aéreo.

Outras despesas operacionais cresceram R\$ 265 milhões, principalmente em função do aumento de 31% por ASK no serviço de tráfego e aeronave, devido ao aumento das despesas com serviços de solo. Houve aumento de 19% nas tarifas de pouso por ASK. Também contribuíram para o crescimento das outras despesas operacionais o aumento de 21% por ASK nas despesas de manutenção devido à manutenção agendada de nove motores e ao consumo de peças e acessórios, compensados principalmente pela valorização de 10% do Real frente ao Dólar norte-americano em relação ao 2T06. O resultado financeiro líquido subiu R\$16 milhões no trimestre, ano a ano.

Conforme destacado anteriormente, estimamos que as receitas no trimestre foram impactadas negativamente pela supressão da demanda enfrentada por toda a indústria em cerca de R\$ 185 milhões. O impacto líquido nos custos devido ao atraso de vôos, maior cancelamento de vôos e aumento de despesas com pessoal e do consumo de combustível foi estimado em, aproximadamente, R\$ 25 milhões.

No segundo trimestre de 2007, o prejuízo por ação foi de R\$ 0,18, ou US\$ 0,09 por ADS e o prejuízo líquido no consolidado foi R\$ 35 milhões, com margem de prejuízo líquida no consolidado de 3%.

O pagamento trimestral de juros sobre o capital próprio e dividendos de R\$70,8 milhões líquidos, representando R\$0,35 líquidos por ação ou US\$0,18 por ADS líquidos, foi aprovado na reunião do Conselho de 14 de junho de 2007, a ser pago em 3 de agosto de 2007 para acionistas registrados em 25 de junho de 2007.

Esses foram os principais impactos no lucro líquido. Um maior detalhamento de nossas despesas podem ser encontrados em nosso release de resultado que vocês já receberam e podem também acessar pelo nosso website www.voegol.com.br/ri.

A tela #17 mostra o fluxo de caixa do segundo trimestre de 2007. No final do 2T07, o saldo de caixa era de, aproximadamente, R\$1,8 bilhão. Durante o trimestre, o saldo de caixa reduziu em R\$203 milhões, principalmente devido ao caixa utilizado na aquisição da VRG.

O caixa utilizada nas atividades operacionais foi de R\$ 23,0 milhões no trimestre, principalmente, em função do aumento de R\$70,5 milhões em contas a receber, e do aumento em depósitos com lessores de R\$59,5 milhões, parcialmente compensados por um aumento em transportes a executar no valor de R\$86,5 milhões e do aumento em contas a pagar no valor de R\$76,6 milhões.

O caixa utilizado nas atividades de investimento foi de R\$253,0 milhões, sendo que R\$194,1 milhões foram destinados para a aquisição da VRG, líquido do caixa adquirido e R\$118,5 milhões para a aquisição de propriedades e equipamento, parcialmente compensados pelo retorno de adiantamentos para aquisição de aeronaves no montante de R\$80,0 milhões.

O caixa advindo das atividades de financiamento durante o 2T07 foi de R\$72,8 milhões devido, principalmente, ao um aumento em empréstimos de curto prazo de R\$206,6 milhões, parcialmente compensado por R\$76,2 milhões em dividendos pagos.

No slide #18, mostramos o plano de frota do Grupo para atender à necessidade de crescimento projetado para os próximos seis anos. A frota possui um crescimento projetado para 112 aeronaves no final de 2008, 118 em 2009, 126 em 2010, 132 em 2011 e 143 em 2012, representando um crescimento médio de 9% no número de assentos de 2007 a 2012, sendo esta uma taxa de crescimento anual média

Estima-se 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 de voo e vôos sem escalas com maiores distâncias. As novas aeronaves 737-800 são maiores que as aeronaves 737-700s e transportam até 30% a mais de passageiros. Estimamos que as aeronaves 737-800s reduzirão os custos operacionais diretos por ASK em 15% em relação às nossas aeronaves 737-700s.

No slide #19, indicamos a performance relativa da GOL nos mercados acionários norte-americano e brasileiro. Em 2007 até 06 de agosto, nossas ADS' obtiveram performance acima do Índice de Companhias Aéreas da Bolsa de Valores do "American Stock Exchange" em 13% e abaixo das Tier1 da empresas de baixo custo LCCs em 13%. No mesmo período, nossas ações ficaram abaixo, em termos de desempenho, do Índice Bovespa em 38%. Nosso volume diário médio negociado no primeiro semestre de 2007 foi de, aproximadamente, US\$27 milhões na Bolsa de Valores de Nova York e de R\$36 milhões por dia na Bovespa. A GOL é uma das ações de empresa aérea com maior liquidez no mundo e é também uma das ações de maior liquidez no mercado brasileiro de ações; também está incluída nos índices IBrX-50 e Ibovespa.

O slide #20 destaca que a GOL possui uma das plataformas de menor custo do mundo, um sólido balanço patrimonial, a maior liquidez no setor e uma das perspectivas mais atrativas de crescimento na indústria de aviação mundial. Mesmo assim, o índice "preço-

lucro” está com desconto em relação às empresas que compõem o tier 1 das empresas de baixo custo, as demais companhias aéreas de baixo custo e empresas brasileiras com capital aberto de consumo e infra-estrutura.

O Slide #21 mostra as diretrizes financeiras da GOL, que são um dos elementos-chave no nosso processo de divulgação. Todas as diretrizes são elaboradas a partir de uma base consolidada pela qual divulgamos nossos resultados. No 3T07, o acréscimo de nove aeronaves novas à nossa frota consolidada permitirá um aumento de 85% na capacidade de assentos disponíveis em relação ao mesmo período em 2006. Para o 3T07, esperamos uma taxa de ocupação na faixa dos 67% a 69%, representando um aumento de 2 a 3 p.p. em relação ao 2T07, com “yields” de cerca de 21-22 centavos de Real, representando um aumento de 19% em relação ao 2T07. Para o 3T07, esperamos um CASK (desconsiderando os custos com combustível) na faixa de R\$ 8,0 centavos. Esperamos que a taxa de câmbio estável no curto prazo e preços mais baixos de petróleo irão beneficiar nosso custo de combustível no trimestre. A nossa expectativa é que a incorporação de aeronaves maiores e mais eficientes e a redução dos preços do combustível aéreo também irão reduzir nosso custo com combustível por ASK em mais de 15% no 3T07.

As diretrizes financeiras para 2007, ano inteiro, baseiam-se no plano de expansão da GOL e na forte demanda projetada para os serviços de transporte de passageiros, impulsionada pela estabilidade da economia brasileira e pelas nossas baixas tarifas, que estimulam a demanda. Esperamos encerrar 2007 com 103 aeronaves e expandir a capacidade consolidada em, aproximadamente, 80%, com o objetivo de atender adequadamente à demanda estimada de passageiros e lançar rotas e ampliar mercados no Brasil, na América do Norte, na Europa e na América do Sul.

Estima-se que as médias de ocupação de vôo deste ano irão ficar na faixa dos 68% a 70%. A estimativa é que os “yields” irão diminuir, aproximadamente, 12% no ano de 2007, principalmente por causa do aumento da etapa média. A expectativa é que o RASK, na comparação anual, irá diminuir cerca de 18%. Nossas projeções de lucro por ação em 2007 variam de R\$ 3,00 a R\$ 3,50 por ação. O CASK (desconsiderando os custos com combustível) do ano é estimado em cerca de R\$ 8,0 centavos para o ano inteiro de 2007, o que representa uma redução de 13% em relação a 2006. Os custos de combustível por ASK devem ser reduzidos em, aproximadamente, 12% na comparação ano a ano, devido a aeronaves maiores e mais eficientes e preços de combustível reduzidos. Esperamos margens operacionais consolidados na faixa dos 12% a 15% aproximadamente

Continuaremos a popularizar nossos serviços de transporte aéreo na América do Sul, Europa e América do Norte, por meio de expansão, inovação tecnológica, maior eficiência operacional, gestão rígida de custos e menores tarifas. Graças a nossa liderança de custos, poderemos oferecer as menores tarifas, atingindo altas taxas de ocupação e alta rentabilidade, para que possamos investir na oferta de assentos e estimular ainda mais a demanda, o que chamamos o efeito GOL.

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

Junior: Obrigado, Richard, mais uma vez. Concluirei com o slide #22, em que destacamos nossas vantagens competitivas, essenciais ao nosso bem-sucedido modelo de negócios. 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 menor custo do mercado, mantendo nossa marca forte e a alta rentabilidade.

Mesmo enfrentado um cenário de dificuldades no setor aéreo, reafirmo que o Brasil é um país de dimensões continentais e com uma demanda ainda reprimida por viagens aéreas com tarifas atraentes. Confiamos que os ajustes necessários serão realizados e a evolução da infra estrutura aeroportuária brasileira ajudará no crescimento dos nossos negócios no médio e longo prazo. Nós acreditamos nos fundamentos da indústria da aviação brasileira e confiamos na solução dos problemas atuais.

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

Q&A

Oswaldo Teles Filho, Itaú:

Bom dia a todos. Eu queria saber qual foi o efeito separado da Varig no 2T?

Richard Lark:

Oswaldo, bom dia. Nós só divulgamos nossos resultados de forma consolidada. Extraordinariamente, no 2T, aqui dentro das nossas demonstrações financeiras já arquivadas com a CVM, tem uma nota que abre o balanço resumido; que demonstra resultado consolidado da empresa adquirida; que destaca esses resultados.

Mas em termos de resumo desse resultado, de 9 de abril até o final de junho, a VRG S.A. teve um prejuízo operacional de, aproximadamente, R\$94 milhões.

Oswaldo Teles Filho:

Isso é só operacional?

Richard Lark:

Correto. O lucro líquido do período foi de R\$141 milhões.

Oswaldo Teles Filho:

Da Varig?

Richard Lark:

Da VRG Linhas Aéreas S.A.

Oswaldo Teles Filho:

Foi positivo?

Richard Lark:

Correto.

Oswaldo Teles Filho:

E como é que acontece isso?

Richard Lark:

Quando nós compramos a Varig, a empresa tinha grandes prejuízos acumulados, e nós reconhecemos um benefício fiscal. A aquisição da Varig gerou, aproximadamente, R\$400 milhões de benefícios fiscais futuros.

No trimestre, a Companhia reconheceu créditos fiscais de, aproximadamente, R\$200 milhões, e por Companhia estou falando nosso grupo consolidado, devido à aquisição da VRG, que nos valores em US GAAP são parte do acervo líquido adquirido, e, em BR GAAP foram reconhecidos nos resultados do trimestre.

Além disso, a Companhia registrou um ágio líquido no valor de R\$788 milhões, em BR GAAP, cuja amortização poderá ser deduzida dos futuros lucros.

Oswaldo Teles Filho:

É correto eu excluir simplesmente, do resultado consolidado R\$143 milhões de lucro, para tentar imaginar qual foi o resultado da GOL separado?

Richard Lark:

Bom, depende de como fica sua análise, você pode acabar misturando as coisas. Mas você poderia ser um pouco mais específico?

Oswaldo Teles Filho:

A minha pergunta é: se eu retirar R\$143 milhões do resultado divulgado consolidado vou ter o que representa a GOL, ou se tem algum erro nessa conta?

Richard Lark:

OK. O prejuízo consolidado de US GAAP, que comentávamos aqui em nosso *call*, e comentávamos em nosso *release*, foi R\$35 milhões no trimestre. E de US GAAP, o benefício fiscal fica reconhecido no resultado, ele fica contabilizado no ativo, como parte do acervo líquido adquirido; no acervo líquido de ativos e passivos que adquirimos na compra da VRG.

Eu recomendo que vocês... Bom, eu não sei qual é o seu objetivo, mas no que tange a prejuízo operacional, o prejuízo operacional da VRG no trimestre foi R\$94 milhões, e o prejuízo operacional no consolidado foi, aproximadamente, o mesmo valor.

Então, acho que no nível operacional você pode fazer o que está fazendo. Mas eu só destaco para vocês que nós comentamos nossos resultados consolidados. Extraordinariamente nesse trimestre, esses dados, em função da aquisição, foram divulgados em demonstrações financeiras, mas eu não acho muito relevante para os analistas e investidores gastarem muito tempo tentando analisar os resultados independentes de uma subsidiária nossa.

Seria como analisar em separado os resultados operacionais da nossa subsidiária GTA, que não é como a gente faz a gestão do nosso negócio. A gente faz a gestão dos resultados no consolidado; temos um Grupo que agora tem cinco empresas. E a gente faz uma gestão no consolidado, especialmente quando se fala de gestão de risco, gestão de caixa e gestão fiscal. É feito para maximizar os resultados e minimizar o risco no consolidado. Recomendo que vocês concentrem sua análise no consolidado.

Oswaldo Teles Filho:

OK. Era só, obrigado.

Vanessa Ferraz, ABN:

Bom dia. Minha pergunta é referente ao *guidance* que vocês estão dando para o trimestre, de um *yield* de R\$0,21 a R\$0,22 por quilômetro. Queria entender como vocês acham que vão conseguir chegar a esse *yield*, considerando que o 3T, acredito também, vai ser bastante conturbado para a empresa?

Como vocês estão vendo o *yield*, já agora nesse mês de agosto? O que vocês estão tendo em termos de reserva? O que vocês estão vendo daqui para frente? Se vocês pudessem explicar esse *guidance* de vocês para *yield*, seria ótimo.

Constantino de Oliveira Jr.:

Com relação ao *yield*, é importante colocar que desde o final do 2T já está ocorrendo uma recuperação dos *yields*. Nós percebemos uma redução brutal dos *yields* durante o princípio deste ano, 1T e 2T, dada a situação anormal que o setor vem passando ao longo desse período.

Naturalmente, retornando à normalidade, que é o que nós estamos percebendo que vem acontecendo nas últimas semanas, a tendência é de que a demanda também se estabilize dentro de uma normalidade, e a recuperação de *yields*, ou seja, os *yields* devem voltar ao patamar que permite à empresa buscar sua rentabilidade adequada, e o crescimento sustentável ao longo do tempo.

Essa recuperação já vem acontecendo desde o período de junho, e naturalmente que existe. O reflexo dessa recuperação do *yield* só aparece sobre a receita voada depois de um certo período.

Eu entendo que nós já começamos o 3T com *yields* equivalentes àqueles que nós estamos projetando. Caso nós não tenhamos nenhuma surpresa negativa, e eu confio que nós não teremos, a nossa expectativa é de que o *yield* projetado no *guidance* seja atingido, até porque nós já estamos em um nível que permite essa afirmação.

Vanessa Ferraz:

Está OK. Eu tenho uma outra pergunta: o Nelson Jobim estava falando em aumento da distância entre os assentos, ou seja, redução de assentos por aeronave. Como é que vocês estão... Claro que isso vai aumentar o CASK de vocês, mas o que seria isso? Seria uma redução de uma fileira por aeronave? Já tem alguma sinalização de como será feito isso, ou não? Se realmente vai ser implementado?

Constantino de Oliveira Jr.:

Nós ficamos sabendo dessa notícia, acredito que como você, através da imprensa. Oficialmente, nós não tivemos nenhum encontro, nenhuma mensagem oficial.

Acredito que o mercado deva se regular ao longo do tempo. Por exemplo, a nossa proposta através da Varig é exatamente oferecer um serviço diferenciado, com maior espaçamento entre as poltronas, com vôos diretos, menos dependência de conexão, talvez na linha daquilo que o Ministro Nelson Jobim entende que é o ideal para ele, por exemplo, pela sua estatura, pelo peso, e assim por diante.

Diante disso, é um movimento natural, e acho que nós temos que respeitar a demanda, ou seja, aquilo que é a vontade da demanda. Nós entendemos que existe espaço para esse tipo de produto, tanto é que estamos investindo no crescimento da Varig, acreditamos que ela tem condições de atender a demanda com esse perfil.

Mas, relacionado às declarações do ministro, nós não temos como comentar, até porque eu acho que isso depende de um aprofundamento maior na questão.

Vanessa Ferraz:

Está OK. Obrigada.

Caio Dias, Santander:

Bom dia a todos. Voltando à questão do ágio e do benefício fiscal, eu só perdi o segundo número. Os prejuízos acumulados de Varig são R\$400 milhões, dos quais R\$200 milhões já foram reconhecidos em BR GAAP, transitando pela DRE.

Qual foi o tamanho do ágio? Essa é minha pergunta.

E, à medida que esse ágio e o benefício fiscal forem sendo amortizados daqui para frente, com que nível de imposto a gente pode trabalhar, em média, que a GOL deve pagar? Isso deve ter um impacto bastante positivo no sentido de redução de Imposto de Renda.

Richard Lark:

Bom dia, Caio. O que eu falei foi que a aquisição da VRG gerou aproximadamente R\$400 milhões de benefícios fiscais futuros. Uma parte disso a Companhia reconheceu em créditos fiscais de, aproximadamente, R\$200 milhões na aquisição da VRG; que em nossos resultados contábeis em US GAAP são parte do acervo líquido adquirido, e em BR GAAP foram reconhecidos nos resultados do trimestre.

Além disso, além dos créditos fiscais, a Companhia registrou um ágio líquido de quase R\$800 milhões, R\$788 milhões, para ser exato, em BR GAAP, cuja amortização poderá ser dedutiva contra futuros lucros.

Eu falo do crédito fiscal, mas o ágio gerou, aproximadamente, R\$400 milhões em benefícios fiscais, que vão ser usados no futuro, nos próximos anos.

Em termos de US GAAP, que são nossos resultados consolidados comentados, nós estamos operando este ano com uma alíquota estimada de Imposto de Renda de, aproximadamente, 27%, desde o 1T. E a gente não alterou isso ainda, em função da

aquisição da VRG. Então, nossa visibilidade indica que vai continuar nessa faixa de 27% para 2007.

Tem potencial de ser melhor, se nós conseguirmos aproveitar esses créditos fiscais de ágio, amortizando-os, usando-os contra futuros lucros.

Caio Dias:

Está jóia. Mas você enxerga algo em torno de 20%, mais ou menos, de 2008 para frente? É mais ou menos o que eu tenho no meu modelo.

Richard Lark:

É o que eu falei, nós estamos operando em uma alíquota estimada de 27% agora, nas nossas projeções.

Caio Dias:

Está jóia. Ficou claro. Muito obrigado, Richard.

Marina Fernandes, Mauá Investimentos:

Eu queria saber: essas horas voadas por aeronave, como é que elas estão nesse 3T? Teve alguma mudança por causa dessa história de Congonhas, ou não mudou muito?

Constantino de Oliveira Jr.:

Em relação ao volume de horas voadas por aeronave, ele pode sofrer uma pequena redução, dado que nós cancelamos alguns vôos em função das restrições de Congonhas, e também transferimos alguns vôos para Guarulhos. Mas, por enquanto, nada significativo.

Nós estamos agora, neste momento, trabalhando na nova malha, para atender as determinações do CONAC junto à ANAC, a Agência Nacional de Aviação Civil, e aí, quando terminada essa nova malha, talvez nós possamos precisar o que vai acontecer com o nível de utilização das aeronaves.

Mas para o 3T, eu indicaria uma pequena redução no nível de utilização das aeronaves.

Marina Fernandes:

Está ótimo. Obrigada.

Beth Moreira, Agência Estado:

Boa tarde. Vocês comentaram sobre o impacto da crise no 2T, que foi um aumento nos custos, de R\$25 milhões, e perda de receita de R\$185 milhões. Queria saber qual vai ser o impacto do 3T, porque durante a apresentação o Barioni disse que não deve ter um impacto significativo, porque a empresa tem uma flexibilidade para se adaptar às mudanças que estão sendo exigidas. Eu queria saber o que vocês estão prevendo para 3T.

Richard Lark:

Houve um pouco de queda de receita em julho, por causa dos transtornos. Nós também, voluntariamente, suspendemos vendas de passagens em Congonhas por alguns dias no final de julho.

As nossas vendas futuras estavam operando em níveis normais. A queda foi muito mais relacionada com os passageiros comprando passagens no último minuto para viajar. Essa foi uma receita perdida no mês de julho, mas somente, acho, foi uma demanda reprimida, que poderia voltar a ser consumida em serviço de transporte aéreo, em função de maior estabilidade e a certeza de que não vai haver cancelamentos e atrasos nos aeroportos.

Então, essa perda de receita em julho ainda poderia ser recuperada dentro do 3T.

Beth Moreira:

Certo. Uma outra coisa que eu gostaria de saber: vocês não fizeram menção em relação à expectativa de crescimento da demanda para o setor como um todo em 2007, que, inicialmente, era entre 13% e 15%. Vocês fizeram alguma revisão?

Richard Lark:

Do que projetamos sobre quanto a indústria doméstica vai crescer?

Beth Moreira:

Isso.

Richard Lark:

Não, nossas projeções, em função da nossa análise de demanda, de *yields*, de economia brasileira, continuam na faixa de 12% para este ano.

Beth Moreira:

12% para 2007, então. Vocês comentaram também de alcançar *breakeven* para a VRG dentro de três meses. Mas vocês tinham comentado isso já no 1T, durante o *conference* para comentar os resultados do 1T...

Constantino de Oliveira Jr:

Desculpa, sem querer te interromper. Teve um problema técnico aqui, você pode começar novamente? Eu não entendi o começo da sua pergunta.

Beth Moreira:

Vocês comentaram no 1T que previam o *breakeven* para as rotas domésticas da VRG dentro de três meses, e hoje vocês repetiram, dentro de três meses alcançar o *breakeven*. Aí deve ser internacional e nacional, não sei. Eu queria que vocês detalhassem um pouco mais isso. Foi adiada um pouco essa expectativa? O que está atrapalhando?

Constantino de Oliveira Jr.:

Na verdade, quanto a gente separa rota doméstica e internacional, nós não temos divulgado essa projeção.

Nas rotas domésticas, a demanda pelos serviços da Varig tem crescido a contento, como nós colocamos aqui na nossa apresentação. Nós chegamos a atingir 75% de ocupação nas rotas domésticas no mês de junho, e isso, naturalmente, eu diria que nos permite atingir o *breakeven* nas rotas domésticas.

Mas não é essa a forma que nós temos divulgado. O que nós estamos afirmando hoje é que toda a empresa, incluindo os vôos internacionais, inclusive o vôo que nós iniciamos em junho entre Galeão e Frankfurt, no longo curso, a empresa como um todo deve atingir o *breakeven* durante o 3T.

Se eu não me engano, essa era nossa expectativa inicial. Talvez até nós até estejamos antecipando um pouco a expectativa de *breakeven*, para o 3T, para a empresa como um todo.

Beth Moreira:

Está OK. Muito obrigada.

Maeli Prado, Folha de São Paulo:

Olá, bom dia. Eu queria saber se vocês têm uma estimativa de quanto os vôos de até duas horas representam da receita da GOL, em Congonhas? Foi uma estimativa divulgada pela TAM, eu queria saber se vocês podem divulgar também.

Constantino de Oliveira Jr.:

Olha, Maeli, eu não tenho esse número na mão, para te passar. Mas hoje, a maior parte, ou significativamente, o grande volume de passageiros embarcados em Congonhas visa, exatamente, atender vôos dentro desse raio de 1.500Km.

Maeli Prado:

É a maior parte da receita da Companhia, então, que fica neste intervalo de duas horas dos vôos?

Constantino de Oliveira Jr.:

É, sem dúvida. Eu não tenho condições de precisar quanto, mas é, com certeza é a maior parte do volume. Eu diria mais de dois terços.

Maeli Prado:

Ou seja: essa medida do Governo não vai dar um impacto tão grande para a receita da Companhia?

Constantino de Oliveira Jr.:

Na medida em que, desculpa a redundância, essas medidas do Governo impactam toda a indústria, naturalmente haverá uma modificação no fluxo de passageiros. Ou seja, passageiros que antes passavam por Congonhas agora vão passar por Guarulhos, ou

até por Galeão, quando se fala de conexão, além de Brasília, Confins e Campinas, que são alternativas.

Pode haver uma mudança nesse fluxo, mas nós não acreditamos que essas mudanças vão impactar no volume de passageiros, ou até no nível de serviço. E quando a gente fala no nível de serviço, elas podem até melhorar o nível de serviço para os passageiros, indicando uma maior pontualidade, à medida que esse aeroportos são maiores, com uma melhor infra-estrutura.

Elas devem impactar, então, o fluxo dos passageiros, e não o resultado de determinada empresa, à medida que essa medida afeta a todas as empresas. Seria diferente se, isoladamente, uma empresa tomasse a iniciativa de excluir seus vôos de Congonhas.

Maeli Prado:

Certo. E eu queria também saber: o SNEA já comentou alguma coisa na linha de processar o Governo pelas perdas desde o início do caos aéreo. Eu queria uma estimativa de perda de receita, prejuízo, custos maiores, desde o início do caos aéreo, para a GOL.

Isso eu não estou falando só dos dois primeiros trimestres, é desde o final do ano passado. Se vocês têm uma estimativa de quanto vocês gastaram a mais, ou quanto deixaram de ganhar, com o caos aéreo. E se vocês pretendem, também, entrar nesse processo contra o Governo.

Constantino de Oliveira Jr.:

A maior parte do impacto que nós tivemos está relacionada à perda de receita. Ou seja, a expectativa de receita não foi atendida.

As despesas também, sem dúvida, aumentaram bastante. Os nossos aviões voam mais hoje para cumprir a mesma agenda de vôos, o mesmo mapa de rotas. Quer dizer, nós precisamos de algumas horas a mais de vôo, o que gera horas extras, custo maior com pessoal, custo maior com combustível. Em função dos vários transtornos que nós tivemos, o volume de acomodações de passageiros também cresceu, tanto refeições quanto hospedagem. Mas eu não tenho, agora, condições de precisar qual é esse valor.

Com relação à iniciativa de buscar de volta essa perda de receita, ou esse aumento de custo, é muito cedo para a gente precisar alguma coisa. Nós estamos muito mais focados em trabalhar e em re-estabelecer a normalidade do sistema, do que buscar culpados ou a recuperação desse *spread*.

Até porque essa é uma discussão bastante longa, e nós confiamos no bom senso das autoridades para, acima de tudo, voltar à normalidade do setor, resgatar a confiança dos clientes e permitir com que a indústria aérea brasileira inclua cada vez mais pessoas viajando, e tenha condições de crescer de maneira sustentável.

Maeli Prado:

Está certo. E eu tenho uma terceira pergunta, até aproveitando a presença do Comandante Barioni. A gente tem uma informação de que a GOL, desde antes do acidente da TAM, havia determinado que os pilotos não pousassem em Congonhas com

o reverso pinado, principalmente em situação de chuva. Eu queria confirmar essa orientação, na verdade.

David Barioni:

Bom dia, obrigado pela pergunta. Nós temos uma política conservativa em relação aos itens pendentes em manutenção. Então, de fato, já há muitos anos nós temos uma política interna de não operar em Congonhas com reversores não-operantes.

Maeli Prado:

Há quanto tempo, Comandante?

David Barioni:

Já faz uns três anos que a gente opera com essa... Ou mais, acho que já faz quatro anos. Eu não tenho essa data aqui para te passar, mas já faz mais de três anos, com certeza.

Maeli Prado:

Devido ao tamanho da pista, basicamente?

David Barioni:

A pista é suficiente, a pista de Congonhas não tem problema algum. O que acontece é que nós sempre fazemos uma análise de itens pendentes em manutenção versus condição do aeroporto em que se opera. Então, não é simplesmente pela condição da pista, porque a pista de Congonhas é boa. É que nós temos uma política de, em qualquer pista menor do que um determinado tamanho, operarmos com o avião com 100% de operacionalidade. É uma política conservativa que nós temos na casa.

Maeli Prado:

Está certo. Obrigada, Comandante.

André Magnabosco, InvestNews:

Boa tarde. Eu gostaria só de detalhar, saber um pouco mais da empresa, quais as razões levantadas pela empresa para essa revisão de projeção, tanto de receita quanto de taxas de ocupação. Acredito que o caos aéreo seja a base fundamental, mas eu queria saber quais os outros detalhes que estão inclusos nessa revisão.

Richard Lark:

Não tem outros detalhes, é basicamente isso. Nós estamos incorporando os resultados de VRG Linhas Aéreas S.A. aos nossos resultados consolidados agora, daqui até o final do ano.

Também já temos sete meses incorridos no ano, e estamos calibrando nossas projeções para nossas expectativas, o que nós fazemos voluntariamente para compartilhar com nossos investidores.

Nossas visões sobre o [inaudível] também facilitam, permitem a gente falar com os investidores em uma forma de igualdade sobre como estamos pensando em termos de premissas e *key drivers* das nossas projeções para o ano. Mas, basicamente, são em função das expectativas de capacidade, que são de crescimento de ASK que temos no nosso *release*, que chega a fechar o ano com aproximadamente 80% de crescimento para o final do ano, com a expectativa de uma ocupação que fecha o ano em uma faixa de 8% a 10%, em termos de ocupação.

A gente acha que nosso CASK, sem combustível, possivelmente daqui até o final do ano, vai ficar na faixa de R\$0,08 por ASK nos resultados consolidados com a VRG, e que vamos continuar com uma recuperação dos *yields*, que é uma das principais premissas de *drivers* que estamos dando em termos de recuperação de nossas margens operacionais.

Os *yields* vêm se recuperando desde junho. Mas mesmo assim, no ano a ano, eles vão mostrar uma queda de aproximadamente 12%, em 2007 versus 2006.

O nosso RASK deve mostrar uma queda de cerca de 18% no ano inteiro de 2007, comparando com 2006.

Essas são as principais premissas de revisão de nossas projeções financeiras para o ano de 2007.

André Magnabosco:

Deixa eu entender: aqui na casa de receita, por exemplo, vocês revisaram. Estava em, mais ou menos, R\$6 bilhões, e agora vocês revisaram para entre R\$5,5 bilhões e R\$5,7 bilhões. Essa revisão... A empresa acredita que o caos aéreo pode ser responsável, sozinho, por uma perda de receita de R\$500 milhões? Ou é o resultado da Varig no 2T, ou é algum outro fator que possa ter reduzido essa projeção de receita?

Richard Lark:

Não é perda de receita. Nós revisamos as nossas expectativas para taxas de ocupação, revisamos em 2 p.p. a 4 p.p. menores do que a nossa estimativa anterior, o que, basicamente, é a principal diferença. Esse é um resultado, em nossas expectativas, que está sempre sendo revisado, sobre nossos negócios e nossas empresas.

As expectativas para as taxas de ocupação, daqui até o final do ano, incluindo o lançamento dos vôos internacionais de longo percurso da VRG, que devem levar de seis a nove meses para atingir níveis, em termos de taxas de ocupação é satisfatório para nós.

E também, no ano já incorrido, o mês de julho ficou abaixo de nossas expectativas em termos de geração de receita. Julho é o mês mais importante do ano, seguido por dezembro e janeiro, no nosso negócio. Em termos de geração de receita, taxas de ocupação e *yields*, esse ficou abaixo das expectativas pelos eventos que aconteceram durante o mês de julho.

Então, essa revisão também está refletindo o desempenho do mês de julho, que ficou abaixo de nossas expectativas.

André Magnabosco:

Então, só para concluir essa dúvida, a revisão da taxa de ocupação, a revisão da receita, reflete o problema do setor aéreo brasileiro, reflete os problemas registrados em julho. A questão de a empresa tentar trabalhar com aeronaves maiores também tem relevância nesse aspecto, ou não?

Richard Lark:

No mercado doméstico, a gente não está trabalhando com aeronaves maiores. Se você está falando do lançamento dos vôos para o mercado europeu, Cidade do México e Santiago, que vão acontecer nos próximos meses com aeronaves 767-300, sim, está incluindo nossas expectativas de taxas de ocupação e resultados do lançamento desses vôos, que vai levar um certo período para obter uma maturidade em termos de ocupação, *yields*, geração de ASK, vamos dizer, o lançamento desses vôos internacionais sob a marca Varig.

André Magnabosco:

Está ótimo, Richard. Obrigado.

Érica Ribeiro, O Globo:

Olá, boa tarde a todos. A minha pergunta seria relacionada a tarifas. Diante de toda essa alteração que vai ser necessária, no setor aéreo como um todo e nas Companhias aéreas especificamente. Eu queria saber se isso pode gerar, futuramente, e em quanto tempo, um aumento nas tarifas domésticas.

E a segunda pergunta, já emendando, sobre as reuniões das Companhias aéreas com o CONAC, o DCEA, a ANAC, para discutir a nova malha aérea: já existe algum avanço, já se pensa quais seriam os novos *hubs* que o país poderia ter, além de, hoje, São Paulo e Brasília? Obrigada.

Constantino de Oliveira Jr.:

Boa tarde, a evolução da nova malha ainda está em andamento. Nós demos início, houve algumas reuniões. Existem no Brasil alguns *hubs* naturais, até por uma questão geoeconômica que, eu diria, além de São Paulo, naturalmente, onde eu incluo Guarulhos e Campinas, nós temos Galeão, Brasília e Confins como *hubs* naturais.

Levando isso em consideração, e além disso, nós temos que levar em consideração também – é importante colocar isso – o desejo da demanda. Ou seja, não adianta a gente transferir *hub* para algum destino que o passageiro não tenha intenção de voar. Então é importante. Não é por desejo nosso, por vontade própria, que a gente transfere *hub*.

O *hub* é transferido na medida em que a demanda indica que aquele é o destino para o qual as pessoas têm intenção de viajar. Então, a gente tem que levar isso em consideração.

E eu acho que levando isso tudo em consideração, continuam sendo esses os *hubs* naturais no país, que seriam Galeão, no Rio de Janeiro, Confins, em Belo Horizonte, e Brasília, como você mesmo colocou.

Érica Ribeiro:

Está certo. E quanto à segunda pergunta, sobre o aumento de tarifas?

Constantino de Oliveira Jr.:

O aumento de tarifas vai depender muito de como vai se comportar essa nova malha. Eu diria que, na média, nós não devemos esperar aumento de tarifa. Pode haver uma diferenciação entre, por exemplo, Congonhas e Guarulhos, no caso de São Paulo.

Por quê isso? Porque Congonhas passará a ser um aeroporto com ligações diretas, e naturalmente isso vai permitir um melhor nível de serviços, e, além disso, se torna um aeroporto atraente para os passageiros com destinos de negócios.

Eu diria o seguinte, na verdade: a produtividade que nós alcançamos com as operações em Congonhas deve ser reduzida. Com isso, nosso custo, na operação específica de Congonhas, deve ter um pequeno aumento, e esse aumento pode ser reforçado nas tarifas.

Nada extremamente significativo, mas o mais provável – eu não estou afirmando isso com certeza – mas o mais provável é que nós vamos perceber exatamente isso, uma diferenciação entre o valor das tarifas de Congonhas e de Guarulhos. Até porque Congonhas tem uma característica de aeroporto central.

Érica Ribeiro:

Deixa eu entender, então: os vôos que saírem de Congonhas vão ter um valor para o usuário mais caro do que os que estão saindo de Guarulhos. É isso?

Constantino de Oliveira Jr.:

Os vôos de Congonhas, provavelmente, vão representar um custo maior que o custo de Guarulhos, eu diria. Por quê essa questão de custo? Porque Congonhas oferece algumas restrições. Na medida em que nós tiramos as conexões de Congonhas, a produtividade das aeronaves que operam nesse aeroporto cai. Quando ela cai, isso impacta diretamente nos nossos custos, e isso deve ser de alguma forma compensado, através das tarifas.

O que não acontecerá em Guarulhos. Talvez, até, pelo contrário: Guarulhos vai nos permitir uma redução de tarifa, o que manterá o estímulo de demanda nesse aeroporto. Ou seja, nós teremos duas portas de entrada, dois aeroportos de entrada em São Paulo, Guarulhos e Congonhas, e como eu coloquei na minha fala: a média de tarifa nos aeroportos, a média de tarifas para se acessar São Paulo, não deve mudar. O que deve haver é uma diferenciação entre Congonhas e Guarulhos.

Érica Ribeiro:

E isso está previsto para algum período? Até o fim do ano?

Constantino de Oliveira Jr.:

Tão logo a gente tenha a malha definida, que é o que nós estamos discutindo hoje, nós teremos condições de te afirmar quando e como isso deve acontecer.

Érica Ribeiro:

Então não dá para especificar, neste momento, valores? Percentuais?

Constantino de Oliveira Jr.:

Definitivamente, não.

Érica Ribeiro:

Está certo. Muito obrigada.

José Sérgio Osse, Valor Econômico:

Boa tarde. Só pegando o gancho da malha: vocês não têm uma idéia de quando a malha de vocês vai estar redefinida, é isso? Vocês ainda não têm uma previsão de quando isso vai acontecer?

Constantino de Oliveira Jr.:

Não, isso deve acontecer dentro de 60 dias, de acordo com a determinação do CONAC; nós estamos trabalhando para isso. Eu não tenho condições de afirmar para você o dia exato em que isso vai estar pronto.

Nós estamos trabalhando, nossa área de planejamento hoje está totalmente dedicada a isso, a essa adequação, atendendo às determinações do CONAC, e esperamos que essas alterações ocorram tão logo quanto possível.

José Sérgio Osse:

E nessa redefinição da malha de vocês, vocês estão indo além das exigências do CONAC para tentar ganhar um diferencial na malha, estabelecendo *hubs* diferentes para vôo ponto a ponto, ou vocês estão neste momento só seguindo as determinações deles?

Constantino de Oliveira Jr.:

José, como eu coloquei: a determinação de *hub* tem que respeitar o fluxo de passageiros. Não existe diferenciação de *hub* quando você não tem a intenção do passageiro de chegar àquele destino. Não sei se eu estou me fazendo entender.

José Sérgio Osse:

Acho que eu formulei mal a pergunta. O que eu quero saber é se vocês estão indo além das determinações do CONAC de mudar vôos de Congonhas para outros aeroportos, se vocês estão tentando buscar alguma coisa que possa dar vantagem a vocês nessa redefinição da malha, que vá além da exigência deles.

Constantino de Oliveira Jr.:

Eu não tenho condições de te precisar isso agora, até porque eu não tenho conhecimento de como nossos concorrentes estão planejando a malha deles neste exato momento.

Mas, naturalmente, houve uma determinação do CONAC para que houvesse alteração da malha, nós estamos trabalhando nesse sentido, e se houver a possibilidade de nós melhorarmos, aprimorarmos esse desenvolvimento, no sentido de criar um diferencial, um atrativo para os nossos passageiros, nós faremos, sem dúvida nenhuma.

José Sérgio Osse:

Mas, no momento, vocês não identificaram nada, ainda?

Constantino de Oliveira Jr.:

Não, ainda não.

José Sérgio Osse:

OK. Uma outra coisa, só uma dúvida: no começo da apresentação, muito provavelmente pode ser um erro meu, eu vi que vocês têm planos para terminar o ano com 97 aviões no consolidado, é isso?

Constantino de Oliveira Jr.:

Perfeito.

José Sérgio Osse:

Então, aqui vocês têm, no plano de frota, na apresentação, são 103. Esses seis aviões estão aonde?

Constantino de Oliveira Jr.:

Esses seis aviões... Aí é uma questão de cronologia. Nós temos alguns ajustes ainda a serem feitos, mas a apresentação precisaria ser atualizada. Nossa expectativa é de terminar o ano, realmente, com 97 aeronaves em operação.

José Sérgio Osse:

Então, na verdade isso é bem o gancho para essa pergunta que eu quero fazer para vocês: vocês estão diminuindo o ritmo de recebimento de aeronaves por conta desse problema todo no Brasil, ou isso era algo que já estava encaminhado?

Constantino de Oliveira Jr.:

Na verdade, é uma questão até em termos de crescimento. Nós estamos recebendo 737-800 na frota da Varig, o que nos permite uma maior oferta de assentos/km. Em termos de produtividade, nós estamos mantendo uma expectativa de 80% ano sobre ano.

Observando também a diferença na forma de divulgação, 97 aeronaves operacionais no final do ano, e até 103 aeronaves na frota total. É uma pequena diferença.

José Sérgio Osse:

Podem ser seis em manutenção, por exemplo?

Constantino de Oliveira Jr.:

Exato.

José Sérgio Osse:

E só uma última dúvida, essa é muito pequena: na demonstração de resultado em BR GAAP, aqueles R\$243 milhões que aparecem na linha de Imposto de Renda e contribuição social, isso é o crédito fiscal que vocês tiveram com a VRG, esses R\$200 milhões?

Richard Lark:

De qual linha?

José Sérgio Osse:

De Imposto de Renda e contribuição social, em BR GAAP.

Richard Lark:

Como parte desses, sim, nós consolidamos um crédito fiscal.

Constantino de Oliveira Jr.:

Desculpa, Richard, sem querer te interromper, só para voltar à questão da frota. 97 aeronaves é o final do 3T. No final do ano, são 103.

José Sérgio Osse:

Então, a apresentação está certa?

Constantino de Oliveira Jr.:

A apresentação está certa, e a nossa colocação de 97 está relacionada ao fim do 3T.

Richard Lark:

E dentro ele contém impactos de benefícios fiscais gerados na aquisição de VRG.

José Sérgio Osse:

Inclusive aqueles R\$200 milhões que vocês reconheceram?

Richard Lark:

Incluindo, sim.

José Sérgio Osse:

OK. Era só isso. Obrigado.

Operadora:

Não havendo mais perguntas, devolvemos a palavra à Companhia, para suas considerações finais.

Constantino de Oliveira Jr.:

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 os 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 de qualidade, eficiência operacional, gestão de custos e preços competitivos.

Na GOL, nosso slogan é “Aqui, todo mundo pode voar”.

Se tiverem alguma pergunta, procurem o nosso departamento de Relação com Investidores. Vocês também podem visitar nossa sessão de RI no nosso website, www.voegol.com.br/ir. Muito obrigado, tenham um bom dia.

Operadora:

Isso conclui a chamada conferência. Podem desligar agora.