



**Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012**



Operadora:

Boa tarde. sejam bem-vindos à teleconferência da GOL Linhas Aéreas Inteligentes referente aos resultados do 1t12. Estão presentes o Sr. Constantino de Oliveira Junior, CEO, o Sr. Leonardo Pereira, CFO e Vice-Presidente, o Sr. Adalberto Bogsan, Vice-Presidente Técnico Operacional, e o Sr. Edmar Lopes, Diretor Financeiro e RI.

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, quando mais instruções serão fornecidas. Caso alguém necessite de alguma assistência durante a conferência, por favor, solicite a ajuda de um operador, digitando *0.

Gostaríamos de informar que perguntas só poderão ser feitas através do telefone. Caso você esteja conectado pelo *webcast*, sua pergunta deverá ser enviada diretamente para a equipe de RI, pelo e-mail ri@golnaweb.com.br.

O áudio e os slides desta 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*.

Antes de prosseguir, gostaríamos de esclarecer que eventuais declarações que possam ser feitas durante esta 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 e Fundador da GOL, que iniciará a apresentação. Por favor, Sr. Constantino, pode prosseguir.

Constantino de Oliveira Junior:

Obrigado. Olá a todos, e muito obrigado por participarem desta nossa teleconferência de resultados do 1T12.

Vamos iniciar pelo slide número cinco, que representa os destaques de um trimestre caracterizado pela busca permanente da GOL por cada vez mais simplicidade, eficiência, foco em controle de custos e competitividade.

O CASK excluindo combustível foi de R\$8,63 e reflete os resultados dos esforços da Companhia na redução de custos operacionais em relação às medidas adotadas em 2011.

O resultado em termos de custo também é reflexo da operação coordenada de malha entre GOL e Webjet, coordenação que foi iniciada de forma representativa durante esse 1T. Estimamos que já foi possível gerar sinergias e otimização de custo em um montante próximo de R\$24 milhões desde o início deste movimento coordenado entre as Companhias, e deste total, R\$20 milhões ocorreram apenas nesse trimestre.





**Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012**



Indo para o próximo slide, vamos falar um pouco da nova meta de oferta para 2012. Vamos também reforçar o valor foco do cliente, onde apresentaremos os indicadores de pontualidade da indústria doméstica e para GOL e Webjet. Além disso, falaremos também do plano de frota e medidas para operação coordenada de malha entre GOL e Webjet.

Então, indo para o slide número sete, podemos observar o novo comportamento de adição de oferta doméstica da indústria. A GOL, ao longo do tempo, tem sido a Companhia mais prudente em termos de adição de capacidade no mercado doméstico, em linha com seu compromisso na adição responsável de oferta no mercado brasileiro.

Nesse sentido, A GOL e a Webjet anunciaram no início de março uma redução de cerca de 100 voos diários, com o objetivo de manter a oferta doméstica de 2012 estável em relação a 2011, compatível com um novo cenário de demanda no mercado.

Anuncio que o novo alvo para 2012 é uma redução na oferta doméstica de até 2% em relação a 2011 para a oferta combinada entre GOL e Webjet. Isso significa dizer que, em 2012, produziremos um volume de aproximadamente 49 bilhões de assentos/km, contra mais de 50 bilhões em 2011. Com esse corte, nossa expectativa é de melhoras nas taxas de ocupação e rentabilidade por voo.

Passando para o slide oito, observamos que a GOL e a Webjet apresentaram os melhores indicadores de pontualidade da indústria doméstica no primeiro quadrimestre de 2012. Esses itens refletem uma sinergia operacional que otimiza as malhas das companhias, trazendo benefícios como tempo de solo reduzido, que refletem em maior confiabilidade, comodidade e tarifas atrativas, reforçando o valor foco do cliente.

Indo para o slide dez, ressaltamos que dentre as medidas de sinergia entre GOL e Webjet está a questão da frota. No quadro, apresentamos o plano de frota da Companhia para os próximos anos.

Com redução de aeronaves ao longo de 2012, GOL e Webjet seguem comprometidas na negociação com os lessores para retornar as aeronaves Boeing 737-300, as clássicas, hoje operadas pela Webjet, isso sem ônus ou sem um *penalty* por conta dessa antecipação.

Para os anos seguintes, fica ainda mais claro nosso compromisso com o crescimento responsável, como vocês podem perceber nesse slide.

Agora passando para o slide 12, onde apresentamos o que entendemos ser o cenário dos próximos meses. Um ambiente desafiador para a questão dos custos, considerando um cenário de menor diluição do custo fixo pela redução de ASK, pressão do atual patamar do preço de petróleo, além de uma taxa de câmbio do Real desfavorável frente o USD.

Tendo em vista este ambiente, a Companhia continua adotando uma série de medidas. Entre as principais, a GOL está ajustando sua estrutura de custos para se adequar a essa nova capacidade operacional e realidades do ambiente macroeconômico, tanto brasileiro quanto mundial.

O foco é permanecer com um modelo de negócios competitivo e sustentável no longo prazo, um modelo de negócios de baixo custo e baixa tarifa. O resultado da GOL e Webjet reforça a confiança da Companhia nesse modelo de baixo custo e abre novas oportunidades para sinergias e melhores práticas entre as companhias.





**Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012**



O novo alvo de redução na oferta doméstica de até 2% em relação a 2011, junto com o movimento adotado pela indústria em relação à adição de oferta conservadora, marcam o mercado voltado à racionalidade para retomar a rentabilidade.

Conforme abordado anteriormente, a otimização da frota é uma das nossas principais prioridades. Hoje, a Companhia está mais simples, mais ágil, mais horizontal, refletindo o modelo de baixo custo e baixa tarifa.

A GOL permanece comprometida com sua estratégia e continuará trabalhando com confiança e determinação para retornar às margens positivas, que permitam fazer frente a suas necessidades de investimentos futuros.

Antes de passar a palavra para o Leonardo, eu gostaria de agradecer aos nossos clientes, os colaboradores, um verdadeiro time de águias, além dos parceiros e fornecedores pelo esforço e comprometimento nessa retomada da rentabilidade da Empresa.

Leonardo, por favor.

Leonardo Pereira:

Obrigado, Junior. Boa tarde a todos. Gostaria de começar meus comentários pelo slide 14, onde mostramos os principais indicadores da operação. E aqui, queria chamar a atenção para o *CASK ex-fuel* do 1T, que foi de R\$8,63. Isso mostra, até vendo o movimento do câmbio, que foi ligeiramente positivo no 1T, que a melhora em relação ao 4T foi muito maior, e mostra claramente nosso esforço em endereçar a questão do custo.

Ano passado, no meio do ano anunciamos um plano de redução de custos fora combustível de quase R\$600 milhões. Esse plano foi executado e, como falávamos, a partir de 1º de janeiro seria visível ver uma melhora na estrutura de custos da Empresa, e é exatamente o que esse R\$8,63 mostra.


Olhando para frente, podemos ter momentos ainda difíceis, teremos despesas não-recorrentes por causa da questão da mudança de estrutura organizacional, teremos um 2T como sempre desafiador do ponto de vista de sazonalidade, mas o objetivo, como falamos, é ter o *CASK ex-fuel* em um ano abaixo de R\$9.

É claro que isso está sujeito à taxa de câmbio, está sujeito a coisas que não controlamos, mas acho que o importante, como mostramos aqui, é que, apesar de toda a volatilidade externa, estaremos sempre dando respostas relativamente rápidas às mudanças fora da Companhia.

Na página 15 temos os principais indicadores operacionais, e eu queria chamar a atenção para duas coisas: primeiro, a margem EBITDA de 0,3%, embora seja positiva, está longe de onde queríamos, mas mostra claramente nossa determinação em trazer a Empresa para rentabilidade positiva. E a dívida bruta ajustada/EBITDA está em 14,9x, e a dívida líquida ajustada/EBITDA está em 11,1x.

Só queria lembrar uma coisa, e veremos lá na frente, que esse é um número conservador, porque ele mostra o cálculo dos níveis operacionais multiplicados por 7, como é a prática das agências de *rating*. Se colocarmos nosso número real, dos pagamentos que temos que fazer, esse número cai bastante, embora ainda esteja alto. Mais à frente falaremos sobre isso.





Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012



Na página 16, mostramos a comparação do *CASK ex-fuel* do 1T12, mostrando a queda de 4% na comparação com o 1T11, e não vamos esquecer que, em relação ao 4T11, a variação foi de quase 9%.

Se vocês forem então olhar as linhas onde a Empresa controla, tem claramente uma melhora. Onde tem piora é a questão de tarifas de pouso e decolagem, que não é uma coisa que a Empresa controla diretamente; e a linha de depreciação e amortização tem que ser vista junto com a linha de manutenção e reparo.

Só para lembrar, parte dos motores é capitalizada e depois depreciada, e se você combina essas duas linhas, você terá a real otimização do que temos feito na parte de manutenção, que também, como falamos no passado, é resultado do acordo com a Delta TechOps, que está plenamente operacional, e de um contínuo *upgrade* dos processos na área de manutenção.

Na página 17, temos os principais indicadores operacionais, e eu queria lembrar que o *RASK* caiu, e queria reenfatar o nosso compromisso com o passageiro. Claramente, nossos processos de aeroporto estão melhores; como o Junior falou, os índices de pontualidade, tanto da GOL como da Webjet, são fatos, não são coisas subjetivas. A nossa questão de dar um melhor atendimento no avião, hoje mais de 250 voos tem os produtos sendo vendidos, isso é mais alternativa para o passageiro; e 40% dos nossos voos têm hoje o sistema de entretenimento no ar, o Voe GOL, que é um sistema único no mundo, que foi colocado usando os equipamentos que já temos a bordo, sem necessidade de investimento.


Então, estamos preocupados com os passageiros, estamos preocupados em dar uma experiência melhor para o passageiro voar conosco, e continuaremos trabalhando nisso.

Aliado a um *CASK ex-fuel* que tem essa vontade de ser mantido em um nível compatível com nosso modelo, acreditamos que o spread *RASK* menos *CASK* tende, se você olhar no próximo período de 12 meses, a continuar melhorando.

Na próxima página, 18, queria só enfatizar a questão do caixa. Continuamos com quase R\$2,2 bilhões no caixa, 27,6% da receita líquida dos últimos 12 meses. De novo, aqui o índice da dívida bruta ajustada/EBITDA, no canto direito inferior, está mostrando um índice de 14,9x, mas é um índice que, se você for fazer com o número real, é menor. Aqui ele é um número que estamos seguindo a metodologia feita pelas agências de *rating*.

No próximo slide, 19, mostramos exatamente o número real da dívida bruta líquida ajustada; ou seja, realmente, o que é compromisso firmado hoje, refletindo a realidade dos contratos de leasing. E aí vemos que a dívida bruta líquida total é de R\$5,059 bilhões, a dívida total é de R\$7,2 bilhões, e não R\$8,5 bilhões, como estava na página anterior.

É só importante, na hora de calcular o *rate*, ver qual é o número real da Empresa. Sabemos que existe a metodologia, ela tem que ser seguida, mas também temos que saber qual é o número real da Empresa. E não estamos contentes com este número, mas também sabemos que esse é o pior dos trimestres, que é onde tivemos esse acúmulo de trimestres com resultado ruim. Já no 2T, substituiremos, no 2T11, que foi muito ruim, um trimestre que certamente será melhor que o 2T11.



Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012



Na página 20 há uma tabela que mostra nosso CASK *ex-fuel* em USD, comparado com outros *players* que têm boa performance na indústria, mostrando como nosso CASK *ex-fuel* ajustado pela etapa média é competitivo, está abaixo de US\$5. E comparado com nomes fortes, como a Southwest, como a Alaska, como a JetBlue, mostra que estamos no caminho certo e mantendo nossa vantagem competitiva.

No slide 22, só reenfatizando o perfil do nosso endividamento. Como sempre falamos, temos trabalhado constantemente para não ter risco de refinanciamento alto nos próximos três anos, e isso mostra – juntando com o próximo slide, página 23 – que a Empresa nunca teve um balanço tão sólido nos últimos anos, porque se você compara com o princípio de 2009, quando houve crise mundial, quando o preço do petróleo também tinha incerteza muito grande, quando tinha incerteza na taxa de câmbio, hoje temos uma dívida que, ao contrário de 2009, é 70% em USD, versus 100% em 2009; ela tem menos que 10% vencendo no curto prazo contra mais de 30% em 2009; ela tem 9x mais caixa do que tinha em 2009.

Então, o processo de alongar a dívida e fortalecer o caixa foi feito e continua sendo feito. Mostra que estamos em uma situação muito melhor, do ponto de vista de balanço, do que estávamos em 2009.

Se você olhar, aliado à parte financeira, todo o esforço que foi feito em receitas auxiliares, esforços na parte de pontualidade, na parte de dar mais opções para o passageiro, na questão de vender comida a bordo, na parte do Voe GOL, a Empresa hoje está em uma posição muito mais forte do ponto de vista de fundamento do que estava há dois anos.

Na página 24, só o sumário de tudo isso que falamos. Hoje estamos em um processo em que temos muita coisa para fazer, tem essa questão do combustível, que realmente teve uma mudança dramática nos últimos três anos.

Mas hoje a Empresa tem um balanço extremamente sólido; a questão da razão entre alavancagem, o total dos compromissos financeiros/EBITDA é temporária, e temos certeza que esse número estará em níveis muito mais aceitáveis no final deste ano.

A aliança com a Delta faz parte da nossa estratégia de dar ao nosso cliente mais opções, inclusive na parte internacional, sem termos que sair da nossa estratégia original, que é focar nos voos de curta duração ou nos voos que os 737 Nova Geração conseguem ir.

O Smiles hoje é um programa que está gerando caixa de forma recorrente, com margens muito atraentes, e também é uma realidade comparado com o que era quando compramos o programa da Varig.

As sinergias GOL e Webjet estão em andamento. O nosso *goal* de ter R\$100 milhões de sinergia entre as duas empresas, resultado de uma coordenação entre as duas operações bastante forte, está totalmente dentro do previsível. ¼ desse valor já foi realizado.

O CASK ex-combustível continua sendo atacado com um plano concreto, como foi o plano que anunciamos no ano passado. Continuamos revendo processo e fazendo a Empresa ficar mais leve.

E a decisão de capacidade, que agora estamos falando que nosso alvo é -2%, é única na história da aviação brasileira. As empresas estão preocupadas em serem rentáveis, em dar retorno aos seus acionistas e, com isso, ter um setor que, para o passageiro, é um setor com menos turbulência, um setor de estabilidade das operações das empresas. E



**Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012**



para isso, se formos ver mundialmente, as empresas que fazem isso, que tem disciplina de capacidade, são as empresas que têm sucesso no longo prazo.

Então, estamos confiantes que, fazendo todas essas coisas que mencionamos e continuando com essa disciplina de capacidade na indústria, nós teremos empresas no Brasil, especificamente a GOL, que darão retorno a seus acionistas e gerarão caixa no médio prazo. Obrigado.

Thais Correa, Goldman Sachs;

Boa tarde. Obrigada pelo call. Eu gostaria de esclarecer um ponto em relação à estratégia de precificação de vocês. Nós vimos que vocês conseguiram recompor *yield* ano contra ano, mas ainda assim o impacto de maiores tarifas nas taxas de ocupações nas aeronaves levou a uma queda do RASK.

Olhando para frente, vocês acham que é possível que esse movimento de racionalização de capacidade, que provavelmente levará a melhores taxas de ocupação dos aviões, junto com a questão da recuperação das tarifas, leve a um aumento de RASK? Vocês têm posto muito foco na questão do custo, e isso foi uma coisa positiva no trimestre, mas o que vocês estão esperando para os próximos trimestres do lado da receita? Obrigada.

Constantino de Oliveira Junior:

Acho que você descreveu bem. Esse movimento de racionalização, seguido de uma adequação ao tamanho da Empresa, à estrutura de custo, visa exatamente, em função do posicionamento de mercado e de termos suprimido alguns voos que não tinham a rentabilidade esperada, ou o RASK esperado, esperamos melhorar nossos níveis de *load factor* e de RASK nos próximos trimestres em função dessa racionalização.

Thais Correa:

OK. Obrigada.

Daniel Spilberg, Barclays:

Bom dia. A minha pergunta é em relação à contribuição da Webjet para os resultados da Companhia. Se eu não estiver fazendo nenhum erro de conta, eu vi que a Webjet fez uma margem operacional de 13,8%, enquanto ao GOL fez uma margem de -2%. Será que vocês poderiam falar um pouco sobre essa diferença das duas, se isso é resultado de uma operação mais eficiente da Webjet, ou se vocês simplesmente alocaram mais sinergias, que vocês falaram que vocês geraram agora, para a Webjet? Obrigado.

Constantino de Oliveira Junior:

Daniel, de certa forma você fez a pergunta e respondeu em parte. Esse movimento é resultado de alguns ganhos de sinergia, sem dúvida alguma; é resultado também de um movimento de integração de malha de acordo com o previsto no contrato assinado junto ao CADE, isso tudo respeitando esse acordo. Toda essa movimentação acabou permitindo que a Webjet extraísse os benefícios em primeiro plano, até antes mesmo que a GOL conseguisse perceber.

Nós trabalhamos focados em buscar o melhor resultado combinado, independente se essa margem vem determinada na empresa A ou na empresa B. Buscamos extrair o máximo de resultados, de acordo com as oportunidades.





**Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012**



Nesse caso específico, realmente a Webjet foi favorecida. Mas existe também aí um exercício grande por parte do grupo executivo da companhia, da Webjet, também em redução de custos, também em extrair o máximo do potencial de receita de cada voo, um exercício de racionalização. Ou seja, é um exercício integrado, que se refletiu, em um primeiro momento, nos resultados da Webjet.

Daniel Spilberg:

Obrigado. Minha segunda pergunta é em relação a esse movimento que estamos vendo agora, de câmbio de petróleo. No 1T acho que vocês pagaram perto de R\$2,15 por litro no combustível, e agora, se olharmos para o que aconteceu desde então, de novo, se eu não estiver fazendo conta errada, acho que o custo por litro já vai subir para perto de R\$2,30. Nesse nível de custo, que percentual das rotas está tendo margem de contribuição negativa para a Companhia? E até para entender, vocês reiteraram agora esse aspecto de racionalização, de cortar em 2% a capacidade doméstica; e o que podemos esperar para 2013. Obrigado.

Leonardo Pereira:

Daniel, essa questão, nós não vamos falar um número, mas posso lhe assegurar que a tolerância com voo com margem negativa é muito pequena. Quando dizemos que nós estamos cortando a capacidade em 2%, ou seja, haverá uma contração de capacidade, nós também temos que falar que na malha existente também está sendo feita modificação. Então, você está colocando os aviões para voar em lugares onde há retorno.

Antigamente, investíamos em uma rota, deixávamos 60 dias quando a rota tinha um problema, e hoje a tolerância está muito menor. E como sempre falamos, nós vemos os voos noturnos, vemos os voos que não davam retorno, e foi esse o processo para diminuir cerca de 100 voos a partir de março. E nós vamos continuar fazendo esse exercício.

Temos ainda um percentual de rotas negativas, por isso que o EBIT está sofrendo também. Mas o número é muito menor do que estava no ano passado.

Daniel Spilberg:

OK. Obrigado.

Victor Mizusaki, UBS:

Boa tarde. Só uma dúvida, com relação ao plano de frota: quando olhamos 2013, no slide dez, aparentemente os aviões da Webjet teriam sido devolvidos. A minha dúvida é se essa devolução de aeronaves da Webjet pode gerar uma despesa não-recorrente de custo com devolução antecipada de aeronave. E caso tenha algum custo, isso poderia afetar 2012 e 2013? E se o valor por aeronave tende a ser menor, dado o acordo com a Delta.

Constantino de Oliveira Junior:

Victor, ma hora em que fizemos o balanço de abertura da Webjet, fizemos uma provisão contemplando isso. Pode ser que esse valor seja um pouco maior ou um pouco menor. Mas estamos trabalhando e vamos usar essa provisão.





**Teleconferência da Teleconferência
Resultados do 1T12
GOL (GOLL4 BZ)
4 de maio de 2012**



A questão do acordo com a Delta não tem nada a ver com isso. Aqui é um esforço que o management da Webjet terá que fazer para devolver esses aviões da melhor forma possível, e usando o menos possível a provisão que foi feita.

Victor Mizusaki:

OK. Obrigado.

Operadora:

Obrigada. A sessão de perguntas e respostas está encerrada. Gostaria de passar a palavra ao Sr. Constantino de Oliveira Junior para as considerações finais.

Constantino de Oliveira Junior:

Queria agradecer a participação de vocês, a atenção à nossa divulgação de resultados do 1T12, e espero revê-los na próxima divulgação. Se não, até lá, se tivermos algum outro contato, também será um prazer. Um forte abraço. Até logo.

Operadora:

Obrigada. A teleconferência dos resultados do 1T12 da GOL Linhas Aéreas Inteligentes está encerrada. Por favor, desconectem suas linhas agora.

“Este documento é uma transcrição produzida pela MZ. A MZ faz o possível para garantir a qualidade (atual, precisa e completa) da transcrição. Entretanto, a MZ não se responsabiliza por eventuais falhas, já que o texto depende da qualidade do áudio e da clareza discursiva dos palestrantes. Portanto, a MZ não se responsabiliza por eventuais danos ou prejuízos que possam surgir com o uso, acesso, segurança, manutenção, distribuição e/ou transmissão desta transcrição. Este documento é uma transcrição simples e não reflete nenhuma opinião de investimento da MZ. Todo o conteúdo deste documento é de responsabilidade total e exclusiva da empresa que realizou o evento transcrito pela MZ. Por favor, consulte o website de relações com investidor (e/ou institucional) da respectiva companhia para mais condições e termos importantes e específicos relacionados ao uso desta transcrição.”

