

Operadora:

Bom dia, e obrigada por aguardarem. Sejam bem-vindos à teleconferência da GOL Linhas Aéreas Inteligentes referente aos números de tráfego do mês de dezembro de 2015 e consolidado do 4T15. Estão presentes hoje conosco os senhores: Edmar Lopes, Vice-Presidente Financeiro e de RI; e Thiago Stanger, Relações com Investidores.

Informamos que este evento está sendo gravado e que todos os participantes estarão apenas ouvindo a teleconferência durante a apresentação da GOL. Em seguida, iniciaremos a sessão de perguntas e respostas, quando mais instruções serão fornecidas. Caso algum dos senhores necessite de alguma assistência durante a teleconferência, queira, por favor, solicitar a ajuda de um operador, digitando *0.

Este evento também está sendo transmitido simultaneamente pela Internet, via *webcast*, podendo ser acessado no endereço www.voegol.com.br/ri, onde se encontra disponível a respectiva apresentação. A seleção dos slides será controlada pelos senhores. O replay deste evento estará disponível logo após seu encerramento.

Lembramos que os participantes do *webcast* poderão registrar, via website, perguntas para a GOL, que serão respondidas após o término da conferência pela área de RI.

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 Administração da Companhia, bem como em informações atualmente disponíveis para a GOL. Considerações futuras não são garantias de desempenho, e envolvem riscos, incertezas e premissas, pois se referem a eventos futuros e, portanto, dependem de circunstâncias que podem ou não ocorrer. Investidores e analistas devem compreender que condições gerais, condições do setor e outros fatores operacionais podem afetar os resultados futuros da GOL e podem conduzir a resultados que diferem materialmente daqueles expressos em tais condições futuras.

Agora gostaria de passar a palavra ao Sr. Edmar Lopes, que iniciará a apresentação. Por favor, senhor Edmar, pode prosseguir

Edmar Lopes:

Boa tarde a todos. Mais uma vez, agradeço sua presença em nossa conferência de tráfego do trimestre e do mês de dezembro. Traremos também os números anuais, e fica o pedido de sempre, que é nos atermos às informações de tráfego, sem fazer nenhuma inferência ao resultado, porque só trataremos disso quando anunciarmos, em março.

Então, convido vocês a passarmos para a página dois da nossa apresentação, onde trazemos os números de dezembro, do 4T e também do ano.

A notícia mais importante é que iniciamos, como havia sido comentado, um movimento de redução de oferta. No mercado doméstico, reduzimos em dezembro 3%, no 4T esse número foi de 4%, e ficamos em linha com o *guidance* que havíamos dado mais cedo, de oferta estável no mercado doméstico ao longo de 2015.

Olhando para isso, vemos que o número de RPK para o mês de dezembro caiu 7% no mercado total, e no mercado doméstico 6%; enquanto no mercado, ao longo do 4T, esse número total foi -9%, e no mercado doméstico -8%, levando a números praticamente idênticos de variação de RPK total de 1%, tanto no mercado total quanto no doméstico.

No internacional, já assistimos uma redução maior do ponto de vista de ASK, e isso está relacionado a anúncios feitos anteriormente no que diz respeito à redução dos nossos voos de maior distância, notadamente Venezuela e Estados Unidos, na comparação anual, o que faz com que o número tenha caído, do ponto de vista da ASK, em 22%, ainda que no ano este número apresente um crescimento, em função das mudanças que fizemos na malha ao longo desse período.

Com isso, gostaria de convidá-los a passarem para a página três, onde mostramos, de maneira clara, o que acontece na medida em que se corta a capacidade como estamos fazendo.

O primeiro movimento é que o *load factor* cai, porque fizemos um aumento de preços importante. Quando olhamos a parte mais baixa do gráfico, vemos que os *yields* subiram, de um trimestre para o outro, quase 2%, isso que está sendo mostrado na comparação. Quando olhamos a comparação anual, os *yields* cresceram quase 7%, fruto, mais uma vez, da nossa opção pela melhor combinação de preço e ocupação, aquela que venha a dar o maior resultado para a Companhia. Com isso, vemos as taxas de ocupação baixando.

Mais uma vez, na comparação anual o PRASK subiu 2,3%, enquanto o *load factor* diminuiu cerca de 4 p.p. Essa melhora ajuda, mas, diante do cenário de custos pelo novo patamar do USD que estamos vivendo, sabemos que ainda é insuficiente para levar a Companhia aonde queremos.

Passando para a página quatro, uma informação que sempre trazemos no fechamento do trimestre, reforçando alguns dos aspectos temporais que acontecem. Nas últimas semanas, assistimos a um cenário de alta volatilidade e, no fim do dia, um patamar de preço de petróleo mais baixo e, por consequência, de combustível, de querosene de aviação, mas essa movimentação não trouxe no 4T, no final do ano passado, nenhum reflexo relevante, muito pelo contrário, em relação aos preços praticados no mercado doméstico.

No 4T assistimos ainda um patamar elevado de preço de combustível, na faixa de R\$2,25 a R\$2,29, como aponta o gráfico, e o benefício de um petróleo mais barato só virá a ocorrer agora, no 1T16, mais notadamente no mês de março. Como já comentamos anteriormente, a diferença temporal para enxergarmos o benefício é de cerca de 45 dias quando falamos apenas da questão do combustível.

Ao mesmo tempo em que houve essa baixa, e ela foi relevante, também assistimos a uma desvalorização do Real com relação ao USD. O efeito combinado dessas duas coisas nos mostra que podemos esperar patamares até 10% mais baratos para o 1T16, com seu maior efeito em março. Daqui para frente fica difícil dizer, porque dependerá muito da combinação de petróleo e câmbio.

Passando para a página cinco, só para encerrar antes de abrir para perguntas e respostas, fundamentalmente, no que diz respeito ao *call* de hoje, gostaríamos de apontar que de fato entregamos o *guidance* de projeção, o *guidance* de capacidade no mercado doméstico, ficamos com zero, estável. Mas é importante ressaltar que o movimento maior de retirada de capacidade aconteceu no 2S15, como vimos pelos números do 4T, e esse movimento continua agora no 1T, onde já anunciamos um corte de decolagens entre 4% e 6%.

Provavelmente, na divulgação de nossos resultados daremos um pouco mais de cor de como isso se comportou. No momento ainda, estamos executando, e aí depende um pouco do que ainda está faltando nos próximos 60 dias do trimestre.

Com isso, abro para perguntas e respostas. Aos companheiros de imprensa, lamento, mas, tipicamente, procurarei responder apenas as perguntas dos analistas. Muito obrigado, e vamos passar para perguntas e respostas, por favor.

Victor Mizusaki, Bradesco BBI:

Edmar, bom dia. Você mencionou no *call* essa questão do preço do combustível, que vocês estão enxergando uma queda de até 10% no QAV, mas isso teria impacto em março. Tem como você falar como vocês estão enxergando o QAV no 1T? E se puder dar uma cor de como está PRASK agora em janeiro, seria interessante.

Edmar Lopes:

Victor, boa tarde. Obrigado pela pergunta. Responderei de duas maneiras. Com relação ao combustível, esse patamar de R\$2, estamos enxergando-o de forma mais consolidada a partir de março mesmo; em janeiro ainda está sentindo o reflexo do preço anterior, mas ele tem andado muito volátil. Hoje, está US\$34 ou US\$35, mas neste ano já estive em US\$45 e US\$27. De fato, está difícil fazer uma previsão.

O que enxergamos é que vem em um patamar mais baixo agora, sim, e temos conforto que esses 10% acontecerão. Esse é o primeiro dado. E aí estou falando já considerando nossas posições de hedge que são, como você sabe, montadas ao longo do tempo, e tipicamente temos usado bastante a estrutura do preço fixo com a Petrobras. Essa é a primeira informação, do combustível.

Com relação a como está 2016, vou pedir para não comentar, porque ainda estamos vivendo a questão de alta temporada, agora tem o Carnaval e depois tem a retomada da parte de *business*. Está dentro do nosso plano, e falaremos do plano, em relação a *guidance*, quando publicarmos resultados do 4T, e eu preferiria, neste momento, não adiantar nada.

Mas 2016 será, como brincamos, um dia após o outro.

Victor Mizusaki:

Edmar, uma última pergunta: com relação a *yield*, em que vimos esse aumento forte no 4T, você poderia dar algum detalhe de como foi no mês a mês, outubro, novembro e dezembro?

Se esse aumento foi mais forte em dezembro, ou foi mais ou menos nesse patamar ao longo do trimestre?

Edmar Lopes:

Victor, serei bem transparente com você: fechamos justamente para não dar essa informação de maneira detalhada, para os concorrentes terem um acesso limitado à nossa estratégia.

De maneira geral, qual é a direção? Estamos cortando capacidade, fizemos isso de forma mais forte no 2S, e a ocupação cai porque aumentamos preço. A relação tipicamente tem sido mais cortes de capacidade e melhor preço, claramente abrindo mão de oferta.

Victor Mizusaki:

Está ótimo. Obrigado.

Rogério Araújo, UBS:

Bom dia a todos. Primeiramente, parabéns pelas iniciativas que possibilitaram esse aumento de *yield*. Eu tenho duas questões, a primeira delas ainda com relação a esse aumento de *yield*. Sem dar cor no que está acontecendo em 2016, mas pensando no *yield* que vocês entregaram no 4T e nessa redução de custo de combustível que temos visto, e começaremos a ver, de acordo com vocês, a partir de março nos resultados, isso já é suficiente para chegar a um *breakeven* de caixa, ou não? E se vocês puderem falar, o quanto deveria aumentar ainda mais o *yield*, se esse não é o caso? Essa é a primeira questão.

A segunda é em relação a hedge de petróleo. Contando com essa estrutura de custo de preço fixo com a Petrobras, em quanto por cento do consumo esperado para 2016 vocês estão 'hedgeados'? Muito obrigado.

Edmar Lopes:

Rogério, vou começar pela segunda pergunta. Tipicamente, temos rodado perto dos 25%, temos tido pouco combustível como posição de hedge em função da alta volatilidade que eu acabei de descrever. Se você comprasse combustível a US\$40, há três meses você era um gênio, e na semana passada não seria tão inteligente assim, porque ele desceu bastante, bateu US\$27, e depois acabou voltando um pouco.

Nossa opção tem sido carregar o que chamamos de nossos *ratios* mínimos, que estão perto de 25%, o que chamamos de curto e médio prazo, que são esses três, seis e até 12 meses. Temos diferentes tranches, é assim que nós trabalhamos.

De maneira geral, dada nossa posição de hedge menor, deveremos capturar um pedaço grande dessa variação do combustível daqui para frente. E vale o contrário também: se o combustível virar a curva, ficamos expostos. Esse é o primeiro dado.

Com relação a falar de 2016, qual é o nível de *yield* que consideramos adequado para sustentar nossa operação, eu vou preferir congelar essa pergunta para falarmos sobre ela na divulgação de resultados de março, como eu já falei, que é quando nós discutiremos o *guidance* de 2016, como isso se comporta em relação a todas as nossas linhas.

A mensagem geral é: estamos mais uma vez cortando capacidade, já sinalizamos isso e estamos fazendo. E eventualmente, em detrimento das taxas de ocupação, nosso objetivo é melhorar preço para melhorar o conjunto da receita da companhia, e no 4T conseguimos avançar um pouco em relação a isso.

Rogério Araújo:

Perfeito. Muito obrigado.

Joe Moura:

Bom dia. Uma pergunta rápida: o corte de capacidade que vocês tiveram neste trimestre acabou ficando um pouco abaixo daqueles 5% a 7% que vocês vinham guiando. Mas também sabemos que a GOL está sendo ativa em uma mudança de *mix* dos voos. Então, vocês cortam capacidade aqui no Sudeste, colocam voos no Nordeste, que provavelmente têm uma distância maior, e isso vai acabar afetando o seu ASK.

A minha pergunta é: em linha com o *guidance* que vocês deram para 2016, se eu olhasse, por exemplo, o número de decolagens que vocês tiveram no 4T, a queda seria mais expressiva que esses 4%? O 4T já foi afetado por essa mudança de *mix* que a GOL vem fazendo, ou não? Obrigado.

Edmar Lopes:

Obrigado pela pergunta. Tem duas coisas aqui. Se eu entendi direito, número um, como vimos tratando a questão de gestão de capacidade, demos um *guidance* de redução de decolagens e não demos o número de ASK ao final do ano passado. Isso é reflexo do mesmo plano.

Temos um plano, que começou em 2015, e precisamos ajustar em função do que aconteceu com o ano. Então, o que nós fizemos? Calibramos para baixo, de maneira que a capacidade no ano ficasse estável.

E como isso migraria para 2016? Ainda demos um *guidance* não total, da maneira como damos normalmente. Então, número um, é o mesmo plano, com seus reflexos tanto no 4T quanto no 1T16.

Você perguntou a questão do corte de decolagens versus ASK, e sim, tem um ajuste na etapa média que acaba refletindo no número final. Foi uma queda de decolagens/assentos. Como nossa malha tem bastante voos curtos, se cortamos os custos, tipicamente acaba que a etapa média fica maior e o número de assentos cortados acaba sendo um pouco maior por ASK, sim. Isso acontece, mas é o mesmo movimento.

Joe Moura:

Está ótimo. Obrigado.

Mario Bernardes Jr., Banco do Brasil:

Eu tenho uma pergunta rápida, queria entender um pouco do perfil dessa demanda, dado que esperávamos que fosse um pouco menor, até menor do que foi. Um pouco do breakdown, o que segura o quê? O que compensou o quê? Se foi o corporativo, se foi o lazer. Se você pudesse falar um pouco. Obrigado.

Edmar Lopes:

Bernardes, de maneira geral, e eu não vou dar números, o que assistimos no 4T foi ainda o retrato do ano de 2015; ou seja, uma demanda corporativa mais fraca, e o entretenimento, viagem a lazer ainda com uma inércia positiva, mas sensível a preço.

Tem uma hipótese, que nós não conseguiremos comprovar, de maneira geral, que é a mudança de destinos internacionais de *long haul* para viajar, seja na região, seja no Brasil, o que nos favorece. Temos assistido isso. Os hotéis no Brasil têm falado de taxas de ocupação bastante elevadas, e percebemos isso no nosso dia a dia também.

De maneira geral, o corporativo ainda é reflexo do ano de 2015, fraco, e o entretenimento, o lazer sensível a preço, mas, de fato, aparecendo como uma decisão de última hora para tirar alguns dias de férias, fazer algum tipo de voo ao longo desse período.

Mario Bernardes Jr.:

Só para ver se eu entendi: esse passageiro que viajaria internacionalmente é menos sensível a esse aumento de preço para viagens domésticas?

Edmar Lopes:

Estou me referindo, por exemplo, às viagens de curso longo, como para a Europa e Estados Unidos. Com o novo patamar cambial, uma das hipóteses é que parte desse público desiste de fazer essa viagem e acaba optando ou por destinos domésticos, ou destinos na região, onde o impacto do câmbio, do poder aquisitivo do Real frente às outras moedas, não ficou tão impactado ao longo de 2015. Essa é a hipótese.

Isso se confirma, de certa forma, quando vemos as taxas de ocupação que os hotéis têm trabalhado no Brasil e têm anunciado como positivas nessa alta temporada.

Mario Bernardes Jr.:

Entendi. Obrigado, Edmar.

Leandro Fontanesi, Bradesco BBI:

Obrigado pelo call, Edmar. Eu queria saber se o aumento do preço e o impacto na demanda são maiores no começo e se podemos esperar que haja uma recuperação. Pensando que um passageiro que precisa comprar uma passagem mas não tem urgência, talvez veja esse preço 7% maior agora e resolva esperar, mas a partir do momento em que ele percebe que esse é um novo nível de preço, talvez ele resolva comprar daqui a um ou dois meses. Se você acha que esse impacto do aumento do preço na demanda é maior no começo.

Edmar Lopes:

Aí tem uma questão de como está a economia em geral. Tipicamente, eu concordo com você. Direcionalmente, isso que você está falando acontece, a pessoa eventualmente não toma a decisão naquele momento, mas tem um pouco a ver com o evento geral da economia.

O que estou querendo dizer com isso? Para aquelas pessoas que sairão de férias, como temos assistido, e as taxas de ocupação continuam acima de 75%, perto de 80% para a indústria como um todo, isso mostra que existe um mercado, que a demanda está lá, sensível a preço, mas que ela tem tomado uma decisão de última hora no caso do mercado doméstico, sim.

No corporativo, sentiremos um pouco mais, visto que até o Carnaval é uma época mais branda de demanda. Teremos um melhor sentimento do corporativo em 2016, à medida que as escolas voltem, o que acontece agora em fevereiro, o Carnaval passe e a atividade retome o seu ritmo normal.

Eu não vou nem vou fazer aqui nenhuma outra abstração sobre aspecto político, nada disso. É só olhando a ponta de como é a vida para todo mundo.

A nossa aposta, como da outra vez, e como das outras vezes que fizemos, é de uma disciplina de capacidade promovida por nós e pelas outras companhias, que pode levar a uma melhora de preço, sim, como já temos começado a assistir desde o 2T15, quando as companhias começaram, mais uma vez, a apontar para restrição de capacidade no mercado doméstico.

Leandro Fontanesi:

OK. Obrigado.

Josh Milberg, Morgan Stanley:

Bom dia, e obrigado pelo call. Edmar, eu sei que o foco do call é sobre o trimestre, mas você poderia comentar se estão vendo ou esperando que o vírus zika tenha algum impacto sobre o tráfego? Com que tipo de cenários vocês estão trabalhando em relação ao vírus?

Edmar Lopes:

A nossa primeira medida foi do ponto de vista de privilegiar o passageiro, as grávidas que quiserem cancelar têm uma política de cancelamento diferenciada por conta dessa notícia, mas ainda é cedo para dizer, Josh.

Nas outras vezes, você estava fora do Brasil quando teve ebola, dengue etc., e acabou que, no mercado doméstico, isso não teve nenhum impacto. É diferente de outros lugares. Por enquanto, estamos só aguardando, mas é evidente que temos esse assunto na nossa pauta de discussões internas.

Josh Milberg:

OK. Obrigado.

Operadora:

Com licença. Encerramos neste momento a sessão de perguntas e respostas. Gostaria de passar a palavra ao Sr. Edmar Lopes para as considerações finais. Por favor, pode prosseguir.

Edmar Lopes:

Mais uma vez, obrigado pelo *call*, e aguardamos vocês em nossa divulgação no final de março para o ano de 2015. Muito obrigado, e até a próxima.

Operadora:

A teleconferência da GOL Linhas Aéreas Inteligentes está encerrada. Agradecemos a participação de todos, tenham um bom dia.

"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."