



Divulgação dos Resultados

3T10

Teleconferências

Português (Clique aqui para acessar)

16 de Novembro
11:00h (horário de Brasília)
8:00h (horário de Nova York)

Tel.: 0800 891-5822
Tel.: + 1 857.350.1683 (Para ligações do Exterior)
Código: 15072429

Replay: Tel.: +1 617-801-6888
Disponível de 16/11/2010 até 23/11/2010
Código: 94219837

Inglês (Clique aqui para acessar)

16 de Novembro
12:30h (horário de Brasília)
9:30h (horário de Nova York)

Tel.: +1 857.350.1671
Código: 60541363

Replay: Tel.: +1 617-801-6888
Disponível de 16/11/2010 até 23/11/2010
Código: 69678221



Registramos a maior margem operacional dos últimos 15 trimestres

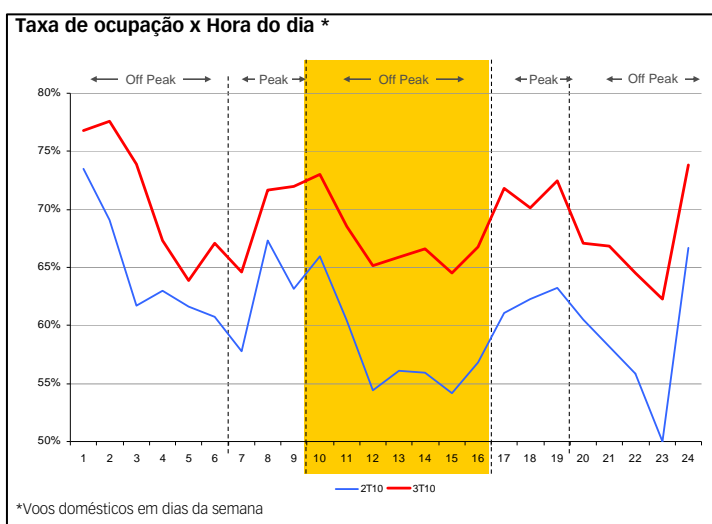
Margem EBIT ajustada foi de 9,9%

São Paulo, 16 de novembro de 2010 – (BM&FBOVESPA: TAMM4, NYSE: TAM) Apresentamos nossos resultados do terceiro trimestre de 2010 (3T10). As informações operacionais e financeiras, exceto onde estiver indicado de outra forma, são apresentadas com base em números consolidados e em Reais (R\$), de acordo com os princípios contábeis internacionais, IFRS (International Financial Reporting Standards - emitido pelo IASB).

Destaques e Eventos

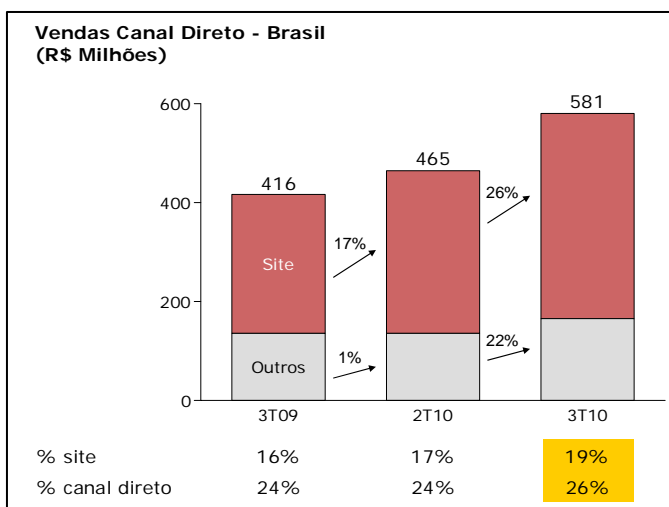
Projeto de varejo

Os resultados do terceiro trimestre de 2010 confirmam o sucesso de nossa estratégia vencedora, onde disponibilizamos produtos ideais para cada tipo de cliente. Oferecemos passagens a preços justos para executivos que necessitam realizar suas viagens nos horários de maior demanda, além de passagens mais acessíveis para passageiros sensíveis ao preço.



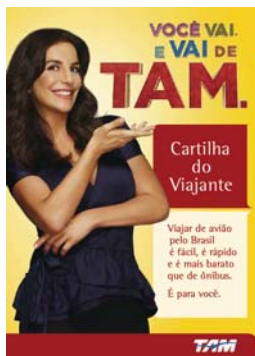
Como pode ser verificado no gráfico ao lado, Aumentamos consideravelmente nossas taxas de ocupação domésticas. Esse aumento ocorreu especialmente fora dos horários de pico, o que está em linha com a nossa estratégia de trazer passageiros sensíveis ao preço e que voam principalmente a lazer, para voar conosco. Dessa forma, estimulamos a demanda do mercado e melhorando os nossos resultados através de uma receita marginal, uma vez que já dispúnhamos de capacidade instalada nesses períodos. Acreditamos que o fato de oferecermos esses produtos não canibaliza a demanda dos horários de pico, pois cada produto é adequado e possui vantagens para o seu respectivo público.

Através de nossas campanhas de aproximação com o público, continuamos aumentando a participação de vendas pelos canais diretos, onde não há custos comerciais, e esse aumento ocorreu principalmente por meio do nosso website. Podemos citar alguns fatores que fazem do website um instrumento importante e estratégico: (i) é o canal de venda com mais baixos custos operacionais; (ii) é um instrumento de consulta importante para passageiros sensíveis a preços; (iii) através do site pode-se visualizar os perfis de tarifas, direcionando o passageiro para a tarifa mais adequada ao seu perfil; e (iv) auxilia o passageiro flexível com as datas da viagem a encontrar as passagens mais baratas. Continuaremos sempre aperfeiçoando o site e implementando novas funcionalidades, tornando esse canal ainda mais atrativo e eficiente.



A oferta de assentos cada vez mais acessíveis somente é possível através do nosso rígido controle de custos e eficiência da operação. Assim podemos sempre registrar margens saudáveis e sustentáveis como as realizadas durante o terceiro trimestre de 2010.

Sobre o projeto:



Em agosto desse ano lançamos nosso novo projeto de varejo, incluindo venda de passagens nas Casas Bahia, novos produtos, campanha publicitária com a cantora Ivete Sangalo e outras ações com o objetivo de incentivar o uso do transporte aéreo. Com esse novo projeto lançamos a assinatura da campanha “Você vai e vai de TAM”. A campanha conta com um conjunto de peças que serão exibidas por 18 meses, com o objetivo de ter uma presença mais consistente e perene na mídia.

O objetivo desse projeto é trabalhar estrategicamente com clientes que viajam basicamente a lazer. Entendemos que esse é um público com grande potencial, já que a classe média brasileira vem crescendo consideravelmente nos últimos anos e deve continuar crescendo. No Brasil, um grande volume de pessoas não mora em seus Estados de origem e viajam longas distâncias em ônibus por não saberem que o transporte aéreo é cada vez mais acessível.

Queremos continuar sendo a companhia aérea de quem viaja a negócios, mas também queremos conquistar todos os públicos, fazendo com que as viagens de avião sejam cada vez mais acessíveis para o conjunto da população brasileira.

LATAM

Dia 13 de agosto, assinamos um memorando de entendimento com LAN Airlines S.A. sinalizando a intenção de união de nossas holdings em uma única entidade controladora com o nome de LATAM Airlines Group S.A. Em linha com a transação, a LAN Airlines S.A. passará a se chamar LATAM Airlines Group S.A. e será a empresa holding que alinhará as atividades de todas as holdings do grupo. Aos acionistas da TAM serão oferecidas 0,90 ações ordinárias da LATAM para cada ação da TAM. LATAM permanecerá listada na Bolsa de Valores de Santiago, assim como na Bolsa de Valores de Nova Iorque (NYSE) via ADRs, e na BM&FBOVESPA em São Paulo via BDRs.

A união exige o cumprimento de várias etapas e aprovações. Em setembro finalizamos o processo de due diligence e no dia 20 de outubro apresentamos à ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) a estrutura final da transação. Estamos confiantes e acreditamos que todo o processo possa ser finalizado no segundo trimestre de 2011.

Esforços de vendas

Produtos e serviços



Como parte do nosso compromisso em oferecer sempre o melhor serviço aos nossos clientes, oficializamos em agosto a quarta categoria do programa TAM Fidelidade. Passageiros que acumularem 150 mil pontos de voos passam a fazer parte da categoria **TAM Fidelidade Black**, que, além dos benefícios da categoria vermelha, oferece também a marcação preferencial de assentos, embarque prioritário e uma linha direta 0800 para atendimento especial.

Passamos a oferecer o **Assento Conforto** em todos os voos para a América do Sul e também nos trechos nacionais que partem do aeroporto de Guarulhos para as cidades de Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Natal, Brasília e Fortaleza, além dos voos de longo curso, onde o produto já era oferecido. Ampliamos também as opções de produtos em catálogo de **Duty Free** a bordo e lançamos o **Giro TAM**, produto inédito que possibilita ao passageiro fazer até três paradas, além do destino final, em uma só viagem.

Somos a primeira companhia aérea das Américas a disponibilizar serviço de telefonia móvel a bordo. O serviço, produto de uma parceria firmada com a empresa **OnAir**, já está disponível aos passageiros que viajarem a bordo da aeronave Airbus A321 — que realizará as rotas entre Guarulhos, Recife, Natal, Fortaleza e Porto Alegre. Com o OnAir, os passageiros podem realizar chamadas telefônicas, enviar mensagens e acessar a Internet via rede GPRS, com seus próprios aparelhos de telefone GSM.

Ampliamos nossa parceria com a empresa japonesa **ANA (All Nippon)**, membro da Star Alliance, por meio de um acordo de compartilhamento de voo (**codeshare**). A parceria conecta a América do Sul à Ásia com voos diários entre Tóquio e São Paulo via Londres.

Implementamos um projeto-piloto nos aeroportos de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, em São Paulo, que permite que os passageiros façam o **check-in totalmente sem papel**. Essa ação - em conjunto a outras medidas como a utilização de materiais biodegradáveis e de contêineres ultraleves, ou mesmo a pesquisa de bicombustíveis que a TAM vem adotando - faz parte de uma estratégia ampla e com diversas iniciativas no campo da **sustentabilidade**, além de colaborar para que a rotina dos nossos clientes seja cada vez mais dinâmica e prática.

Mercado corporativo

Lideramos o mercado de **viagens corporativas** domésticas e internacionais segundo dados divulgados pela Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (Abracorp). Fomos responsáveis por 47% das vendas domésticas realizadas no primeiro semestre pelas 27 agências associadas à entidade. Na divisão de share por alianças, a Star Alliance apareceu em primeiro lugar com 43% das vendas.

Redução de custos

Focados no nosso compromisso de redução de custos, implantamos uma nova versão do **AIMS** (Airline Information Management System), programa utilizado para compor a **escala de voo** dos tripulantes, aumentando a precisão, a produtividade e diminuindo custos.

Desde primeiro de outubro, implementamos em todos os canais de **venda assistida de bilhetes para voos internacionais** uma nova metodologia que mostra de maneira transparente ao cliente o valor que está sendo pago pela passagem aérea e a quantia relativa ao serviço prestado na emissão do bilhete, num sistema semelhante ao que é utilizado pela companhia desde 2008 na venda de passagens para voos domésticos. O valor do serviço prestado pelos canais de venda assistida instalados no Brasil passou a ser pago diretamente pelo passageiro no momento da emissão do bilhete internacional, na proporção de até 7% do preço da passagem, com um mínimo de R\$30,00. Trata-se de um modelo dentro dos padrões mundiais de remuneração dos agentes de viagem, adaptado à legislação do país.

Adicional Tarifário

Em setembro de 2010, transitou em julgado a decisão proferida pelo Superior Tribunal de Justiça, que, em caráter definitivo, nos desobrigou do pagamento do **adicional tarifário**, calculado à razão de 1% sobre o valor das tarifas aéreas de todos os bilhetes de passagens vendidos em linhas regulares domésticas. Em face deste acontecimento, revertemos, a provisão contábil constituída a este título no valor de R\$ 585,9 milhões e correspondente ao período de junho de 2001 a agosto de 2010. A reversão impacta positivamente o resultado líquido da Companhia, porém, não beneficia o fluxo de caixa. **(Verifique detalhadamente os impactos na seção “comentários de desempenho” a partir da página 9)**

Pantanal Linhas Aéreas

A Pantanal ampliou a malha com novos voos para Uberaba e Uberlândia, aumentando para 19 o número de cidades atendidas no Brasil.

Iniciamos um plano de comunicação para divulgar as atualizações na logomarca da Pantanal e a nova malha da empresa. O plano de comunicação inclui peças em mídia impressa, em rádio e na internet. Elas estão sendo divulgadas em veículos de circulação nacional e na imprensa das principais cidades em que a Pantanal atua.

Multiplus Fidelidade

O Multiplus Fidelidade continua realizando diversas parcerias ampliando as opções de acúmulos e troca de pontos para os participantes da rede.

Recentemente iniciamos três novas parcerias: (i) com a **Redecard**, consulta de pontos, acúmulo ou resgate de pontos no momento da compra nos estabelecimentos parceiros do Multiplus por meio da maquininha da Redecard, (ii) com a **Editora Globo**, os participantes acumulam e resgatam pontos com assinatura de revistas e (iii) com a **SKY**, operadora de TV por assinatura, a nona empresa a entrar para a coalizão de parceiros.

Atualmente, os 7,6 milhões de participantes do Multiplus ganham pontos em 133 parceiros, distribuídos em cerca de 10.500 estabelecimentos, e trocam por produtos e serviços de diversos segmentos.

Para acessar os resultados do terceiro trimestre da Multiplus SA visite: www.multiplusfidelidade.com.br/ri.

MRO

Nosso Centro Tecnológico, unidade de negócios de MRO (Maintenance, Repair and Overhaul), foi o vencedor da categoria **“Melhor Centro de Manutenção”** do XII Prêmio Aero Magazine de Aviação, organizado pela Spring Editora.

Além disso, renovamos a certificação da autoridade aeronáutica dos Estados Unidos, a Federal Aviation Administration (FAA), para realizar a manutenção de aeronaves matriculadas naquele país. A certificação **FAR 145**, validada até 2011, autoriza a realização de todas as grandes atividades de manutenção programada (checks C e D) e a revisão de diversos componentes aeronáuticos.

TAM Cargo

Nossa unidade de cargas comemorou em outubro 14 anos de crescimento. Sua trajetória, que começou com a TAM Express, traz hoje um grande desafio: manter o primeiro lugar no mercado de transporte aéreo de cargas, com confiabilidade, segurança, rapidez e eficiência. O ano de 2010 tem sido de conquistas para a unidade, como a melhoria dos níveis de serviço nos segmentos doméstico e internacional.

Desde agosto de 2008, nossa unidade de cargas utiliza contêineres de ultralite — 21 quilos mais leves que os contêineres tradicionais — em todas as nossas rotas que atendem a demanda de carga e bagagem e que operam com aeronaves paletizadas. Com esta iniciativa, deixamos de lançar na atmosfera 18,8 toneladas de CO2 apenas no mês de agosto, como resultado dos nossos esforços para reduzir a emissão de gases poluentes e, assim, contribuir para a preservação ambiental.

TAM Viagens

Dia 6 de outubro nossa operadora de turismo completou 12 anos com bons motivos para comemorar. Apostando no crescimento, a TAM Viagens começou a implementar o modelo de franquias neste ano. Agora, as atuais 72 lojas da operadora, administradas por representantes comerciais, passam pelo processo de migração para o novo modelo.

Em outubro, realizamos a primeira convenção destinada a reunir os franqueados, o objetivo do evento era definir as metas para 2011, apresentar as ferramentas oferecidas pela TAM Viagens a seus franqueados e também oferecer a eles orientações sobre o uso da marca e da linguagem da nossa operadora. Até o final de 2011, a meta da TAM Viagens é possuir 200 unidades franqueadas.

Prêmios

Pela quarta vez consecutiva, ganhamos o principal prêmio de consciência de marcas do Instituto Datafolha, o Folha **Top of Mind**. Fomos a companhia aérea mais lembrada pelos brasileiros, recebendo 39% das citações.

Recebemos, pelo segundo ano consecutivo, o prêmio de **companhia aérea mais admirada do País** realizada pela revista **Carta Capital**. No ranking que envolve todos os setores, ficamos entre as 14 empresas mais admiradas do Brasil.

A **TAM Nas Nuvens** foi eleita a **melhor revista de bordo do mundo**. Nossa revista de bordo recebeu o Passenger Choice Awards, o mais importante e tradicional prêmio da indústria global de aviação, organizado pela APEX (Airline Passenger Experience Association) — entidade que reúne as maiores empresas áreas do mundo.

A **Red Report**, nossa revista de bordo internacional, venceu o **Concurso CET de Jornalismo 2010** realizado pela Comissão Europeia de Turismo na América Latina nas categorias Melhor Reportagem de Revista Impressa e Melhor Trabalho Fotográfico.

Somos a maior companhia do setor de Transportes e Logística em receita líquida no **Ranking Valor 1000**, publicado pelo jornal Valor Econômico. Entre as mil maiores empresas de todos os setores avaliados, alcançamos o 20º lugar no destaque dos 20 maiores lucros líquidos. No Ranking Geral do Valor 1000, elaborado pela análise da receita líquida das companhias de todos os segmentos analisados, estamos em 23º lugar, a mesma colocação de 2008.

Outros destaques

Ampliamos a nossa **atuação na Argentina**, superamos a marca de 57 mil embarques em julho de 2010, o número representa um aumento de 85% no número de passageiros embarcados em relação a julho de 2009. Além disso, passamos a operar voo diário entre Porto Alegre e Buenos Aires utilizando o Aeroparque, aeroporto central da capital argentina.

Recebemos no final de outubro um novo A320, totalizando 150 aeronaves em operação em nossa malha. Com isso, frota de aeronaves de passageiros atinge **recorde histórico na indústria da aviação brasileira**, pois nenhuma outra companhia aérea do país chegou a ter uma frota de aviões de passageiros desse porte.

Aumento de capital (Evento Subsequente)

Dia 05 de novembro de 2010, nosso Conselho de Administração homologou o aumento de capital no montante de R\$144.395.450,00, mediante a emissão de 5.621.634 novas ações ordinárias, ao preço de emissão de R\$ 25,69 (vinte e cinco reais e sessenta e nove centavos) por cada ação ordinária. As ações emitidas passaram a ser negociadas na BM&FBOVESPA a partir de 8 de novembro de 2010.

Mercado de Aviação

| | 3T10 | 3T09 | 3T10 vs 3T09 | 2T10 | 3T10 vs 2T10 | Jan - Set 2010 | Jan - Set 2009 | Variação |
|------------------------------|--------|--------|-----------------|--------|-----------------|-------------------|-------------------|----------|
| Mercado Doméstico | | | | | | | | |
| Indústria | | | | | | | | |
| ASK (milhões) | 25.759 | 21.547 | 19,5% | 23.794 | 8,3% | 73.309 | 61.328 | 19,5% |
| RPK (milhões) | 18.440 | 14.515 | 27,0% | 15.034 | 22,7% | 50.493 | 39.638 | 27,4% |
| Load Factor (%) | 71,6 | 67,4 | 4,2 p.p. | 63,2 | 8,4 p.p. | 68,9 | 64,6 | 4,2 p.p. |
| Mercado Internacional | | | | | | | | |
| Indústria | | | | | | | | |
| ASK (milhões) | 8.421 | 7.548 | 11,6% | 7.605 | 10,7% | 23.666 | 22.711 | 4,2% |
| RPK (milhões) | 6.845 | 5.353 | 27,9% | 5.637 | 21,4% | 18.300 | 15.453 | 18,4% |
| Load Factor (%) | 81,3 | 70,9 | 10,4 p.p. | 74,1 | 7,2 p.p. | 77,3 | 68,0 | 9,3 p.p. |

Mercado doméstico

A indústria apresentou crescimento na oferta (em ASKs) de 19,5%, quando comparamos o 3T10 ao mesmo período do ano anterior, e crescimento de 27,0% na demanda (em RPKs), no mesmo período. Como consequência, a taxa de ocupação da indústria apresentou uma elevação de 4,2 p.p., atingindo 71,6% no 3T10 versus 67,4% no 3T09.

O terceiro trimestre do ano, em termos de demanda, é tradicionalmente marcado pela alta temporada em julho, com grande participação de passageiros voando a lazer, contrabalanceada pelos meses de agosto e setembro com a volta do predomínio dos passageiros viajando a negócios e redução das taxas de ocupação. Nesse ano, a tradicional redução de passageiros a lazer nos meses de agosto e setembro não ocorreu, resultando em taxas de ocupação mais altas do que no mesmo período do ano anterior.

Mercado internacional

A indústria apresentou um crescimento na oferta (em ASKs) de 11,6% comparando o 3T10 com o 3T09, ao passo que a demanda (em RPKs) cresceu 27,9% no mesmo período. Esses fatores levaram a uma considerável elevação na taxa de ocupação da indústria de 10,4 p.p., de 70,9% para 81,3%, no 3T09 e 3T10, respectivamente.

Continuamos observando forte demanda de brasileiros indo para o exterior, estimulados pela apreciação do real frente ao dólar e ao euro. A demanda de estrangeiros vindo para o Brasil também continua forte, impulsionada pela economia mundial. Como resultado, registramos no 3T10 a maior taxa de ocupação histórica em um trimestre.

Resultados Financeiros

Nos quadros abaixo todos os valores demonstrados estão **conforme os princípios contábeis internacionais, IFRS** e foram originalmente calculados em reais. Desta forma, (i) os resultados da soma e divisão de alguns valores constantes nos quadros podem não corresponder aos totais apresentados nos mesmos devido ao seu arredondamento, (ii) o resultado das variações percentuais pode apresentar divergências demonstradas.

Principais indicadores financeiros e operacionais

| (Em Reais, exceto quando indicado) | 3T10 | 3T09 | 3T10 vs 3T09 | 2T10 | 3T10 vs 2T10 | Jan - Set 2010 | Jan - Set 2009 | Variação |
|--|---------|---------|-----------------|---------|-----------------|-------------------|-------------------|------------|
| Receita Líquida (milhões) | 2.938,8 | 2.381,2 | 23,4% | 2.611,4 | 12,5% | 8.154,1 | 7.268,5 | 12,2% |
| Despesas Operacionais Totais (milhões) | 2.248,3 | 2.325,4 | -3,3% | 2.578,8 | -12,8% | 7.334,7 | 7.237,9 | 1,3% |
| Receita Líquida Ajustada (milhões) | 2.898,9 | 2.381,2 | 21,7% | 2.611,4 | 11,0% | 8.114,2 | 7.268,5 | 11,6% |
| Despesas Operacionais Totais Ajustadas (milhões) | 2.613,2 | 2.325,4 | 12,4% | 2.578,8 | 1,3% | 7.699,5 | 7.237,9 | 6,4% |
| EBIT (milhões) | 690,5 | 55,8 | 1137,0% | 32,7 | 2.012,2% | 819,4 | 30,7 | 2.570,5% |
| EBIT Margem % | 23,5 | 2,3 | 21,2 p.p. | 1,3 | 22,2 p.p. | 10,0 | 0,4 | 9,6 p.p. |
| EBIT Ajustado (milhões) | 285,7 | 55,8 | 411,9% | 32,7 | 774,1% | 414,7 | 30,7 | 1.251,4% |
| EBIT Ajustado Margem % | 9,9 | 2,3 | 7,5 p.p. | 1,3 | 8,6 p.p. | 5,1 | 0,4 | 4,7 p.p. |
| EBITDA (milhões) | 857,5 | 218,7 | 292,1% | 168,1 | 410,0% | 1.282,4 | 550,3 | 133,0% |
| EBITDA Margem % | 29,2 | 9,2 | 20,0 p.p. | 6,4 | 22,7 p.p. | 15,7 | 7,6 | 8,2 p.p. |
| EBITDA Ajustado (milhões) | 452,7 | 218,7 | 107,0% | 168,1 | 169,3% | 877,6 | 550,3 | 59,5% |
| EBITDA Ajustado Margem % | 15,4 | 9,2 | 6,2 p.p. | 6,4 | 9,0 p.p. | 10,8 | 7,6 | 3,2 p.p. |
| EBITDAR (milhões) | 975,2 | 347,9 | 180,3% | 289,2 | 237,2% | 1.640,7 | 988,7 | 65,9% |
| EBITDAR Margem | 33,2 | 14,6 | 18,6 p.p. | 11,1 | 22,1 p.p. | 20,1 | 13,6 | 6,5 p.p. |
| EBITAR Ajustado (milhões) | 570,4 | 347,9 | 63,9% | 289,2 | 20,3% | 1.236,0 | 988,7 | 25,0% |
| EBITAR Ajustado Margem % | 19,4 | 14,6 | 4,8 p.p. | 11,1 | 0,3 p.p. | 150,8 | 13,6 | 137,2 p.p. |
| Lucro Líquido (milhões) | 740,0 | 228,4 | 224,0% | (154,1) | - | 527,4 | 787,0 | -33,0% |
| Lucro Líquido Ajustado (milhões) | 300,5 | 228,4 | 31,6% | (154,1) | - | 87,8 | 787,0 | -88,8% |
| Resultado por Ação (reais) | 4,9 | 1,5 | 223,6% | (1,0) | - | 3,5 | 5,2 | -33,1% |
| Resultado por Ação Ajustado (reais) | 2,0 | 1,5 | 31,4% | (1,0) | - | 0,6 | 5,2 | -88,9% |
| RASK Geral Ajustado (centavos) ¹ | 15,7 | 14,8 | 6,3% | 15,4 | 2,3% | 15,5 | 15,2 | 2,3% |
| RASK Doméstico Ajustado (centavos) | 12,4 | 13,0 | -5,0% | 13,0 | -4,7% | 12,6 | 13,4 | -5,5% |
| RASK Internacional (centavos) | 12,6 | 10,1 | 24,8% | 11,1 | 13,7% | 12,0 | 10,5 | 14,6% |
| RASK Internacional USD (centavos) | 7,2 | 5,4 | 33,1% | 6,2 | 16,5% | 6,8 | 5,0 | 34,1% |
| Yield Geral (centavos) ¹ | 21,8 | 22,1 | -1,2% | 23,9 | -9,0% | 22,5 | 23,4 | -3,8% |
| Yield Doméstico (centavos) | 18,6 | 20,7 | -10,2% | 22,5 | -17,7% | 20,0 | 22,1 | -9,3% |
| Yield Internacional (centavos) | 15,2 | 13,6 | 11,7% | 14,5 | 4,9% | 15,3 | 14,7 | 4,0% |
| Yield Internacional USD (centavos) | 8,7 | 7,3 | 19,2% | 8,1 | 7,5% | 8,6 | 7,1 | 21,6% |
| Load Factor % | 75,2 | 69,7 | 5,5 p.p. | 67,1 | 8,1 p.p. | 71,5 | 67,1 | 4,4 p.p. |
| Load Factor Doméstico % | 70,3 | 66,6 | 3,7 p.p. | 61,2 | 9,1 p.p. | 67,0 | 64,2 | 2,8 p.p. |
| Load Factor Internacional % | 82,7 | 74,1 | 8,7 p.p. | 76,4 | 6,4 p.p. | 78,7 | 71,4 | 7,3 p.p. |
| CASK Ajustado (centavos) | 14,2 | 14,5 | -1,9% | 15,2 | -6,6% | 14,7 | 15,1 | -2,6% |
| CASK exceto combustível Ajustado (centavos) | 9,4 | 10,1 | -6,6% | 10,2 | -7,5% | 9,9 | 10,9 | -9,1% |
| CASK USD Ajustado (centavos) | 8,1 | 7,8 | 4,6% | 8,5 | -4,3% | 8,3 | 7,2 | 14,0% |
| CASK USD exceto combustível Ajustado (centavos) | 5,4 | 5,4 | -0,4% | 5,7 | -5,2% | 5,6 | 5,2 | 6,4% |

Obs 1: RASK é líquido de impostos e Yield é bruto de impostos

Obs 2: Valores ajustados desconsiderando-se o efeito pontual da reversão do adicional tarifário

¹ Considera receitas de passageiros, cargas e outras

Demonstrativo de resultado

| (Em milhões de Reais) | 3T10 | 3T09 | 3T10 vs 3T09 | 2T10 | 3T10 vs 2T10 | Jan - Set 2010 | Jan - Set 2009 | Varição |
|--|------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| Receita operacional bruta | 3.014,5 | 2.470,1 | 22,0% | 2.726,0 | 10,6% | 8.449,1 | 7.544,6 | 12,0% |
| Receitas de passageiros | 2.369,0 | 1.970,5 | 20,2% | 2.160,0 | 9,7% | 6.741,6 | 6.080,1 | 10,9% |
| Doméstica | 1.465,7 | 1.307,0 | 12,1% | 1.427,9 | 2,6% | 4.290,3 | 4.035,8 | 6,3% |
| Internacional | 903,4 | 663,5 | 36,2% | 732,2 | 23,4% | 2.451,3 | 2.044,2 | 19,9% |
| Carga | 276,2 | 238,1 | 16,0% | 284,8 | -3,0% | 816,9 | 661,3 | 23,5% |
| Doméstica | 128,3 | 113,7 | 12,9% | 127,1 | 1,0% | 371,0 | 321,6 | 15,4% |
| Internacional | 147,8 | 124,4 | 18,9% | 157,6 | -6,2% | 445,9 | 339,7 | 31,2% |
| Outras receitas operacionais | 369,3 | 261,6 | 41,2% | 281,2 | 31,3% | 890,6 | 803,1 | 10,9% |
| Programa Fidelidade | 58,6 | 116,2 | -49,6% | 108,1 | -45,8% | 301,3 | 425,3 | -29,2% |
| Agência de viagem | 14,3 | 12,1 | 18,1% | 14,5 | -1,2% | 41,7 | 46,8 | -10,7% |
| Outros (inclui Multiplus e passagens expiradas) | 296,4 | 133,2 | 122,5% | 158,6 | 86,9% | 547,6 | 331,1 | 65,4% |
| Impostos e outras deduções | (75,7) | (89,0) | -14,9% | (114,5) | - | (295,0) | (276,1) | 6,8% |
| Receita líquida operacional | 2.938,8 | 2.381,2 | 23,4% | 2.611,4 | 12,5% | 8.154,1 | 7.268,5 | 12,2% |
| Despesa dos serviços prestados e operacionais | | | | | | | | |
| Combustíveis | (875,1) | (701,3) | 24,8% | (847,0) | 3,3% | (2.516,9) | (2.016,3) | 24,8% |
| Vendas e marketing | (231,6) | (198,0) | 17,0% | (225,6) | 2,6% | (669,5) | (602,9) | 11,0% |
| Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos | (117,7) | (129,3) | -8,9% | (121,1) | -2,8% | (358,3) | (438,3) | -18,3% |
| Pessoal | (577,1) | (485,5) | 18,9% | (534,7) | 7,9% | (1.650,1) | (1.513,1) | 9,1% |
| Manutenção e reparos (exceto pessoal) | (132,8) | (139,5) | -4,8% | (172,2) | -22,9% | (459,1) | (538,4) | -14,7% |
| Serviços de terceiros | (193,6) | (175,6) | 10,2% | (193,0) | 0,3% | (582,0) | (565,1) | 3,0% |
| Tarifas de decolagem, pouso e navegação | (150,4) | (142,8) | 5,3% | (140,2) | 7,3% | (436,9) | (444,5) | -1,7% |
| Depreciações e amortizações | (167,0) | (162,9) | 2,5% | (135,4) | 23,3% | (463,0) | (519,7) | -10,9% |
| Seguro de aeronaves | (13,1) | (15,9) | -17,7% | (13,2) | -0,8% | (39,4) | (47,7) | -17,4% |
| Reversão do adicional tarifário | 364,9 | 0,0 | 0,0% | 0,0 | - | 364,9 | 0,0 | - |
| Outras | (154,8) | (174,7) | -11,4% | (196,5) | -21,2% | (524,3) | (551,9) | -5,0% |
| Total das despesas dos serviços prestados e operacionais | (2.248,3) | (2.325,4) | -3,3% | (2.578,8) | -12,8% | (7.334,7) | (7.237,9) | 1,3% |
| EBIT | 690,5 | 55,8 | 1.137,0% | 32,7 | 2.012,2% | 819,4 | 30,7 | 2.570,5% |
| Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível | 12,7 | 2,9 | 333,5% | (57,2) | - | (33,9) | 251,7 | - |
| Ganho (perda) na reavaliação de aeronaves | - | (155,4) | - | - | - | - | (445,6) | - |
| Resultado após movimentos nos valores de mercados dos derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves | 703,2 | (96,6) | - | (24,5) | - | 785,6 | (163,3) | - |
| Receita Financeira | 652,2 | 670,5 | -2,7% | 353,1 | 84,7% | 1.521,6 | 2.162,5 | -29,6% |
| Despesa Financeira | (207,4) | (271,3) | -23,6% | (507,1) | 59,1% | (1.414,8) | (819,4) | 72,7% |
| Resultado antes do imposto de renda e contribuição social | 1.148,0 | 302,6 | 279,3% | (178,5) | - | 892,4 | 1.179,8 | -24,4% |
| Imposto de renda e contribuição social | (396,0) | (74,0) | 434,9% | 30,5 | - | (345,1) | (391,3) | -11,8% |
| Resultado antes da participação de acionistas não controladores | 752,0 | 228,6 | 228,9% | (148,0) | - | 547,2 | 788,5 | -30,6% |
| Participação de acionistas não controladores | (12,0) | (0,2) | 5.855,2% | (6,1) | 95,4% | (19,9) | (1,5) | 1270,2% |
| Resultado líquido do período | 740,0 | 228,4 | 224,0% | (154,1) | - | 527,4 | 787,0 | -33,0% |

Resultado operacional por ASK

| (Em centavos de Reais por ASK) | 3T10 | 3T09 | 3T10 vs 3T09 | 2T10 | 3T10 vs 2T10 | Jan - Set 2010 | Jan - Set 2009 | Varição |
|---|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-----------------|
| Receita operacional bruta | 16,37 | 15,37 | 6,5% | 16,06 | 1,9% | 16,13 | 15,73 | 2,6% |
| Receitas de passageiros | 12,86 | 12,26 | 4,9% | 12,72 | 1,1% | 12,87 | 12,67 | 1,6% |
| Carga | 1,50 | 1,48 | 1,3% | 1,68 | -10,6% | 1,56 | 1,38 | 13,1% |
| Outras receitas operacionais | 2,01 | 1,63 | 23,2% | 1,66 | 21,1% | 1,70 | 1,67 | 1,6% |
| Deduções e impostos sobre vendas* | (0,63) | (0,55) | 13,4% | (0,67) | -7,0% | (0,64) | (0,58) | 11,1% |
| Receita líquida operacional (RASK)* | 15,74 | 14,81 | 6,3% | 15,38 | 2,3% | 15,49 | 15,15 | 2,3% |
| Despesa dos serviços prestados e operacionais | | | | | | | | |
| Combustíveis | (4,75) | (4,36) | 8,9% | (4,99) | -4,8% | (4,81) | (4,20) | 14,3% |
| Vendas e marketing | (1,26) | (1,23) | 2,1% | (1,33) | -5,4% | (1,28) | (1,26) | 1,7% |
| Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos | (0,64) | (0,80) | -20,5% | (0,71) | -10,4% | (0,68) | (0,91) | -25,1% |
| Pessoal | (3,13) | (3,02) | 3,7% | (3,15) | -0,5% | (3,15) | (3,15) | -0,1% |
| Manutenção e reparos (exceto pessoal) | (0,72) | (0,87) | -16,9% | (1,01) | -28,9% | (0,88) | (1,12) | -21,9% |
| Serviços de terceiros | (1,05) | (1,09) | -3,8% | (1,14) | -7,5% | (1,11) | (1,18) | -5,7% |
| Tarifas de decolagem, pouso e navegação | (0,82) | (0,89) | -8,1% | (0,83) | -1,1% | (0,83) | (0,93) | -10,0% |
| Depreciações e amortizações | (0,91) | (1,01) | -10,5% | (0,80) | 13,6% | (0,88) | (1,08) | -18,4% |
| Seguro de aeronaves | (0,07) | (0,10) | -28,1% | (0,08) | -8,6% | (0,08) | (0,10) | -24,3% |
| Outras | (0,84) | (1,09) | -22,6% | (1,16) | -27,4% | (1,00) | (1,15) | -13,0% |
| Total das despesas dos serviços prestados e operacionais (CASK)* | (14,19) | (14,46) | -1,9% | (15,19) | -6,6% | (14,70) | (15,09) | -2,6% |
| Spread (RASK - CASK) | 1,55 | 0,35 | 346,8% | 0,19 | 705,8% | 0,79 | 0,06 | 1.137,9% |

*Valores ajustados desconsiderando-se o efeito pontual da reversão do adicional tarifário para o 3T10 e Acumulado de janeiro a setembro de 2010

Comentários de desempenho

Receita bruta

Aumento de 22,0% no 3T10 comparado com 3T09, atingindo R\$ 3.014,5 milhões, devido à:

Receita doméstica de passageiros

Aumento de 12,1%, atingindo R\$ 1.465,7 milhões devido ao crescimento da demanda em RPKs de 24,9%, parcialmente compensado pela redução de 10,2% no yield. Nossa oferta em ASKs cresceu 18,4%, elevando a taxa de ocupação em 3,7 p.p. para 70,3%. Com a combinação desses fatores, nosso RASK ajustado (excluindo os efeitos de R\$ 40 milhões da reversão do adicional tarifário nessa linha) reduziu 5,0% para R\$ 12,4 centavos. A redução de yield no mercado doméstico é reflexo do aumento de passageiros viajando a lazer no sistema, que compram suas passagens com antecedência e fora dos horários de pico, causando uma diluição no yield. Há ainda o impacto do aumento da etapa média, que contribui para essa diluição, além da nova malha da Pantanal, que por estar em período de maturação deve estimular a demanda com tarifas mais baixas.

Outro fator importante e planejado pela companhia, que contribui para a diluição do yield, é devido a uma campanha que permitiu resgates promocionais de passagens-prêmio para voos domésticos por apenas 4.000 pontos. Essa campanha foi aprovada pelo Comitê de Fidelidade (Multiplus e TAM Linhas Aéreas) na reunião ocorrida no mês de julho, com o objetivo de gerar benefícios mútuos. Os benefícios para a linha aérea derivam do direcionamento de resgates de passagens utilizando-se pontos do Programa Fidelidade para voos fora do horário de pico, aumentando a disponibilidade de assentos durante os horários de pico para passageiros pagantes.

Receita internacional de passageiros

Aumento de 36,2% atingindo R\$ 903,4 milhões, devido ao aumento do yield em dólares em 19,2%, enquanto o yield em reais subiu 11,7%. O aumento da demanda foi de 21,9%, que, combinado com o aumento da oferta de 9,1%, elevou nossas taxas de ocupação em 8,7 p.p. para 82,7%, maior índice trimestral da história. Como resultado, o RASK, em dólares, aumentou 33,1%, enquanto em reais o aumento foi de 24,8%. Continuamos observando forte demanda de brasileiros indo para o exterior, estimulados pela apreciação do real. A demanda de estrangeiros vindo para o Brasil também continua forte, impulsionada pela retomada na economia mundial. Como resultado, registramos no 3T10 a maior taxa de ocupação histórica em um trimestre.

Receita cargas

Aumento de 16,0%, atingindo R\$ 276,2 milhões, como resultado do aumento de 12,9% na receita doméstica com o crescimento de 18,9% na receita internacional, apesar da apreciação do real em 6,2%, quando comparamos a média dos períodos. A recuperação frente ao ano anterior já nesse trimestre torna-se menos expressiva devido à base de

comparação se tornar mais forte, sinal do fim do período de crise a partir do terceiro trimestre de 2009. Continuamos fortalecendo nosso posicionamento, tanto no mercado doméstico quanto no internacional, aumentando nossas parcerias para distribuição e conseqüentemente os volumes transportados. Em relação ao 2T10, apresentamos leve redução no mercado internacional, pois agosto é um mês de férias na Europa, o que faz a produção industrial reduzir consideravelmente.

Outras receitas

Aumento de 41,2% atingindo R\$ 369,3 milhões, devido principalmente ao aumento de 122,5% na linha de outras receitas que inclui a receita da Multiplus, bilhetes vencidos e outros.

Despesas operacionais

Queda de 3,3%, atingindo R\$ 2.248,3 milhões no 3T10 comparado ao 3T09, equivalente a um aumento de 12,4% atingindo R\$ 2.613,2 milhões nas despesas operacionais ajustadas (excluindo os efeitos da reversão do adicional tarifário nessa linha de R\$ 365 milhões). O aumento se deve principalmente ao aumento nas despesas com combustíveis, vendas e marketing e pessoal. O CASK ajustado reduziu 1,9% atingindo R\$ 14,2 centavos e o CASK ajustado excluindo as despesas com combustível reduziu 6,6%, atingindo R\$ 9,4 centavos.

Combustível

Aumento de 24,8%, atingindo R\$ 875,1 milhões, principalmente pelo aumento de 7,4% no preço médio por litro, que reflete a alta de 11,6% no preço do WTI (West Texas Intermediate) médio do trimestre contra o mesmo período do ano anterior. O volume consumido aumentou 16,2%, devido ao aumento de 13,4% na quantidade de horas voadas e de 5,5 p.p. das taxas de ocupação das aeronaves, o que aumenta o peso transportado. O aumento foi parcialmente compensado pelo aumento da etapa média em 4,7% e pela apreciação do real frente ao dólar em 6,2% na média do mesmo período. Por ASK aumentaram 8,9%.

Vendas e marketing

Aumento de 17,0%, atingindo R\$ 231,6 milhões. Em relação à receita líquida, reduziu de 8,3% no 3T09 para 7,0% no 3T10, em função de ganhos de escala de custos principalmente de marketing, já que estas despesas aumentaram em proporções inferiores ao aumento de receitas. Por ASK aumentaram 2,1% no trimestre.

Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos

Redução de 8,9%, atingindo R\$ 117,7 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 6,2% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009, enquanto o número de aeronaves classificadas como leasing operacional permaneceu constante se excluirmos os ATR-42. Por ASK reduziram 20,5%.

Pessoal

Aumento de 18,9%, atingindo R\$ 577,1 milhões, em função do reajuste salarial ao final de 2009 em 6% e pelo aumento de 11,9% no número de funcionários do período. O aumento de funcionários ocorreu como decorrência do crescimento das operações da companhia, e pode ser identificado em tripulantes e funcionários de solo nos aeroportos. O aumento foi complementado pela incorporação de funcionários da Pantanal. Por ASK aumentaram 3,7%.

Manutenção e reparos (exceto pessoal)

Redução de 4,8%, atingindo R\$ 132,8 milhões, devido principalmente à apreciação do real em relação ao dólar em 6,2% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009 e pelo aumento da etapa média em 4,7%, parcialmente compensados pelo aumento de nossa frota em 10 aeronaves (excluindo ATR-42) e pelo aumento de horas voadas totais em 13,4%. Por ASK reduziram 16,9%.

Serviços de terceiros

Aumento de 10,2%, atingindo R\$ 193,6 milhões, devido ao crescimento normal da operação ano contra ano e em linha com o trimestre sequencialmente anterior, refletindo ganhos de escala como resultado de nossos esforços contínuos de redução de custos. Por ASK diminuíram 3,8%.

Tarifas de decolagem, pouso e navegação

Aumento de 5,3%, atingindo R\$ 150,4 milhões, devido ao aumento de 9,6% no número de etapas e de 14,8% nos quilômetros voados no período, parcialmente compensados pelo efeito da apreciação de 6,2% do real frente ao dólar impactando as tarifas de voos internacionais. Por ASK reduziram 8,1%.

Depreciação e amortização

Aumento de 2,5%, atingindo R\$ 167,0 milhões, principalmente pela adição de 10 novas aeronaves à nossa frota classificadas como leasing financeiro. O aumento foi parcialmente compensado pela apreciação do real em relação ao dólar em 6,2% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009 e pela reavaliação das aeronaves realizada no final de 2009, impactando o valor dos ativos. Por ASK reduziram 10,5%.

Seguro de aeronaves

Redução de 17,7%, atingindo R\$ 13,1 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 6,2% na média do 3T10 contra o 3T09. A redução foi parcialmente compensada pelo aumento da frota em 10 aeronaves (excluindo ATR-42), pelo aumento de 19,3% no número de passageiros transportados e pelo aumento de 9,6% no número de etapas realizadas no trimestre. O valor permaneceu praticamente em linha com o trimestre sequencialmente anterior. Por ASK reduziram 28,1%.

Reversão do adicional tarifário

Abrimos uma linha em nossa demonstração de resultados para dar transparência à reversão do adicional tarifário realizada. No 3T10 registramos "receita" de R\$ 364,9 milhões, impactando positivamente nosso total de despesas e nosso CASK.

Outras

Redução de 11,4%, atingindo R\$ 154,8 milhões, principalmente em função de nossos esforços contínuos em redução de custos administrativos. Por ASK reduziram 22,6%.

Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível

Ganho de R\$ 12,7 milhões no 3T10 contra R\$ 2,9 milhões no 3T09. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível.

Reavaliação de aeronaves

No 3T10 não efetuamos a reavaliação de nossas aeronaves devido à taxa de câmbio não ter impacto material nessa linha. No 3T09 registramos uma despesa de R\$ 155,4 milhões.

Resultado financeiro líquido

Receita financeira de R\$ 444,8 milhões (impactado positivamente pela reversão do adicional tarifário em R\$ 181 milhões) no 3T10 contra uma receita de R\$ 399,3 milhões no 3T09. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível.

Lucro líquido

Lucro líquido de R\$ 740,0 milhões em virtude do exposto acima, que representou uma margem de 25,2% no 3T10, contra uma margem de 9,6% no 3T09.

EBIT

A nossa margem EBIT foi de 23,5% atingindo R\$ 690,5 milhões no 3T10, o que representou um aumento de 21,2 p.p. em relação ao 3T09. Desconsiderando o efeito total da reversão do adicional tarifário no EBIT de R\$ 405 milhões, a margem foi de 9,9%, atingindo R\$ 285,7 milhões, em consequência do aumento de 21,7% na receita líquida ajustada aliada ao aumento de 12,4% nas despesas operacionais ajustadas.

EBITDAR

A nossa margem EBITDAR foi de 33,2%, atingindo R\$ 975,2 milhões no 3T10, o que representou um aumento na margem de 18,6 p.p. em relação ao 3T09. Desconsiderando o efeito total da reversão do adicional tarifário no EBITDAR de R\$ 405 milhões, a margem foi de 19,4%, atingindo R\$ 570,4 milhões, em função de todos os fatores descritos anteriormente em nossas receitas e despesas.

Resultado financeiro e derivativos de combustível

| (Em milhões de Reais) | 3T10 | 3T09 | 3T10 vs 3T09 | 2T10 | 3T10 vs 2T10 | Jan - Set 2010 | Jan - Set 2009 | Variação |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|------------------|------------------|---------------|
| Receitas financeiras | | | | | | | | |
| Receitas de juros sobre aplicações financeiras | 37,0 | 17,5 | 111,2% | 32,1 | 15,2% | 99,1 | 57,5 | 72,4% |
| Ganhos cambiais | 432,8 | 645,2 | -32,9% | 317,6 | 36,3% | 1.230,6 | 2.082,9 | -40,9% |
| Ganhos com instrumentos financeiros - WTI | | | | | | | | |
| Não Realizado | 51,5 | 92,9 | -44,6% | 50,4 | 2,2% | 161,7 | 792,2 | -79,6% |
| Outras | 182,4 | 7,8 | 2.226,3% | 3,4 | 5.310,3% | 191,9 | 22,0 | 772,3% |
| Total | 703,7 | 763,4 | -7,8% | 403,5 | 74,4% | 1.683,3 | 2.954,6 | -43,0% |
| Despesas financeiras | | | | | | | | |
| Perdas cambiais | (87,9) | (152,9) | -42,5% | (392,1) | -77,6% | (1.044,3) | (462,2) | 125,9% |
| Despesas de juros | (108,7) | (102,7) | 5,9% | (103,1) | 5,5% | (337,1) | (319,7) | 5,4% |
| Perdas com instrumentos financeiros - WTI | | | | | | | | |
| Realizado | (38,8) | (90,2) | -57,0% | (54,5) | -28,8% | (142,6) | (540,5) | -73,6% |
| Não Realizado | - | - | - | (53,1) | - | (53,1) | - | - |
| Outras | (10,8) | (15,8) | -31,7% | (12,0) | -10,2% | (33,4) | (32,6) | 2,5% |
| Total | (246,3) | (361,5) | -31,9% | (614,8) | -59,9% | (1.610,5) | (1.355,0) | 18,9% |
| Resultado financeiro líquido e derivativos de combustível | 457,4 | 401,9 | 13,8% | (211,3) | -316,4% | 72,8 | 1.599,6 | -95,4% |

Receitas de juros sobre aplicações financeiras

Encerramos o 3T10 com aproximadamente R\$ 2,2 bilhões entre caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras. O rendimento desse montante representou uma receita de juros no valor de R\$ 37,0 milhões, comparada com uma receita de R\$ 17,5 no 3T09. Esse aumento se deve, principalmente, pelo aumento do saldo de caixa do 3T10 comparado ao 3T09 em aproximadamente R\$ 860 milhões.

Ganhos e perdas cambiais

A variação cambial de R\$ 1,80 no final do 2T10 para R\$ 1,69 no final do 3T10, principalmente sobre o arrendamento mercantil financeiro totalizou uma receita líquida de R\$ 345,0 milhões comparada a uma receita líquida de R\$ 492,3 no 3T09.

Despesas de Juros

A nossa despesa total de juros representou R\$ 108,7 milhões, referentes aos arrendamentos mercantis e aos juros pagos por nossas emissões de debêntures, bonds e outros empréstimos.

Ganhos e perdas com instrumentos financeiros - WTI

Encerramos o 3T10 com um ganho líquido não realizado com instrumentos financeiros de hedge de R\$ 51,5 milhões devido à marcação a mercado das nossas posições de hedge de combustível, onde o WTI passou de US\$ 75,6 por barril ao final do 2T10 para US\$ 80,0 por barril ao final do 3T10. A perda realizada com instrumentos financeiros do 3T10 totalizou R\$ 38,8 milhões devido à variação do preço do WTI em relação aos preços médios contratados.

Fluxo de caixa

| (Em milhões de Reais) | 3T10 | 3T09 | 3T10 vs 3T09 | 2T10 | 3T10 vs 2T10 | Jan - Set 2010 | Jan - Set 2009 | Varição |
|---|-------------|---------------|-----------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Acréscimo (redução) de caixa líquido pelas atividades: | | | | | | | | |
| Operacionais | 434,1 | (461,3) | -194,1% | 342,0 | 26,9% | 409,8 | (47,3) | - |
| De investimento | (154,4) | (86,8) | 77,9% | (176,8) | -12,7% | (320,2) | (288,5) | 11,0% |
| De financiamento | (262,0) | 501,9 | - | (451,4) | -41,9% | (214,4) | 110,9 | - |
| Acréscimo (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa | 17,7 | (46,1) | - | (286,2) | - | (124,8) | (224,8) | -44,5% |

Fluxo de Caixa das atividades operacionais

O caixa gerado nas atividades operacionais foi de R\$ 434,1 milhões no 3T10 comparado a um consumo de R\$ 461,3 milhões no 3T09, principalmente pela redução de contas a receber de R\$ 224,2 milhões e aumento de fornecedores de R\$ 567,3 milhões.

Fluxo de Caixa das atividades de investimento

O caixa consumido nas atividades de investimentos foi R\$ 154,4 milhões no 3T10, enquanto no 3T09 totalizou R\$ 86,8 milhões, principalmente pelo fluxo de caixa de investimento adquirido de R\$ 98,0 milhões e pré-pagamento de aeronaves de R\$ 12,9 milhões no trimestre.

Fluxo de Caixa das atividades de financiamento

O caixa consumido pelas atividades de financiamento foi R\$ 262,0 milhões, enquanto no 3T09 ocorreu uma geração de R\$ 501,9 milhões, principalmente pelo pagamento de debêntures e pelos pagamentos de empréstimos do período.

Informações por segmento

Nas tabelas abaixo expomos separadamente os Ativos e o Demonstrativo de Resultado das Operações Aéreas, do Multiplus Fidelidade e da controladora TAM SA, bem como suas eliminações e o resultado consolidado do segundo trimestre de 2010.

Ativos e demonstrativos de resultado

| (Em milhões de Reais) | Operações Aéreas | Multiplus | TAM S.A. | Combinado | Eliminação | Consolidado |
|--|---------------------|----------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| Total do ativo | 13.955,9 | 1.257,0 | 2.774,8 | 17.987,7 | (4.633,2) | 13.354,5 |
| Receita | 2.964,7 | 130,0 | - | 3.094,6 | (155,8) | 2.938,8 |
| Despesas operacionais | (2.317,0) | (82,5) | (4,6) | (2.404,2) | 155,8 | (2.248,3) |
| Equivalência patrimonial | - | - | 748,5 | 748,5 | (748,5) | 0,0 |
| Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves | 647,6 | 47,4 | 743,9 | 1.439,0 | (748,5) | 690,5 |
| Variações do valor justo de derivativos de combustível | - | - | - | - | 12,7 | 12,7 |
| Lucro / (prejuízo) operacional | 647,6 | 47,4 | 743,9 | 1.439,0 | (735,7) | 703,2 |
| Receitas financeiras | 462,3 | 12,2 | 8,5 | 483,0 | 169,2 | 652,2 |
| Despesas financeiras | (13,3) | (0,0) | (12,0) | (25,4) | (182,0) | (207,4) |
| Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social | 1.096,5 | 59,6 | 740,3 | 1.896,5 | (748,5) | 1.148,0 |
| Imposto de renda e contribuição social | (380,6) | (15,1) | (0,3) | (396,0) | - | (396,0) |
| Participação de acionistas minoritários | - | - | - | - | (12,0) | (12,0) |
| Lucro/(prejuízo) do exercício | 715,9 | 44,5 | 740,0 | 1.500,5 | (760,4) | 740,0 |

Endividamento

Na tabela abaixo podemos verificar que a nossa dívida total é composta por arrendamentos financeiros e empréstimos, além de duas emissões de debêntures e duas emissões de bônus seniores e ao final do terceiro trimestre de 2010 totalizava R\$ 7.285,3 milhões. Deste total, 87% denominados em moeda estrangeira.

Os valores divulgados na tabela são os fluxos de caixa contratuais não descontados e incluem juros.

Composição e vencimento da dívida financeira

| (Em milhares de Reais) | | | | | | | Em 30 de setembro de 2010 | |
|---------------------------|------------------------------|----------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------|--|--------------------------|
| | Arrendamentos Financeiros | Empréstimos | Debêntures | Bônus seniores | Total | % Total | Arrendamentos não incluídos no balanço | Dívida Total Ajustada |
| Curto Prazo | | | | | | | | |
| Jul/2010 a Jun/2011 | 684.683 | 515.861 | 239.184 | 107.828 | 1.547.556 | 17% | 353.301 | 1.900.856 |
| Longo Prazo | | | | | | | | |
| 2011 (Jul a Dez) | 165.545 | 6.589 | -556 | 18.173 | 189.751 | 2% | 86.882 | 276.632 |
| 2012 | 639.813 | 6.818 | 318.889 | 83.500 | 1.049.022 | 12% | 296.846 | 1.345.867 |
| 2013 | 620.565 | 1.535 | 108.887 | 83.500 | 814.487 | 9% | 201.849 | 1.016.336 |
| 2014 | 607.450 | 1.118 | 110.000 | 83.500 | 802.068 | 9% | 124.715 | 926.783 |
| 2015 | 524.793 | 1.118 | 110.000 | 83.500 | 719.412 | 8% | 79.348 | 798.760 |
| A partir de 2016 | 2.244.620 | 7.184 | 220.000 | 1.259.771 | 3.731.575 | 42% | 71.037 | 3.802.612 |
| Total | 5.487.469 | 540.224 | 1.106.404 | 1.719.774 | 8.853.871 | 100% | 1.213.977 | 10.067.848 |
| Efeito do desconto | -692.976 | -19.838 | -158.684 | -697.035 | -1.568.533 | -18% | 0 | -1.568.533 |
| Valor contábil | 4.794.493 | 520.386 | 947.720 | 1.022.739 | 7.285.338 | 82% | 1.213.977 | 8.499.315 |
| Em moeda estrangeira | 99% | 99% | 0% | 100% | 87% | | 100% | 88% |
| Em moeda local | 1% | 1% | 100% | 0% | 13% | | 0% | 12% |

Incluindo a dívida relacionada aos arrendamentos operacionais que não são consideradas no balanço, o total da dívida sobe para R\$ 8.499 milhões, sendo 88% denominados em moeda estrangeira.

Hedge de Combustível

Posição atual

Nossa política de hedge de combustível estabelece uma cobertura mínima de 20% do consumo estimado de 12 meses e um mínimo de 10% entre o décimo terceiro e vigésimo quarto meses. Na tabela ao lado pode ser observada nossa posição atual de hedge, onde apresentamos o volume de cobertura, o strike médio e o percentual de cobertura do consumo esperado.

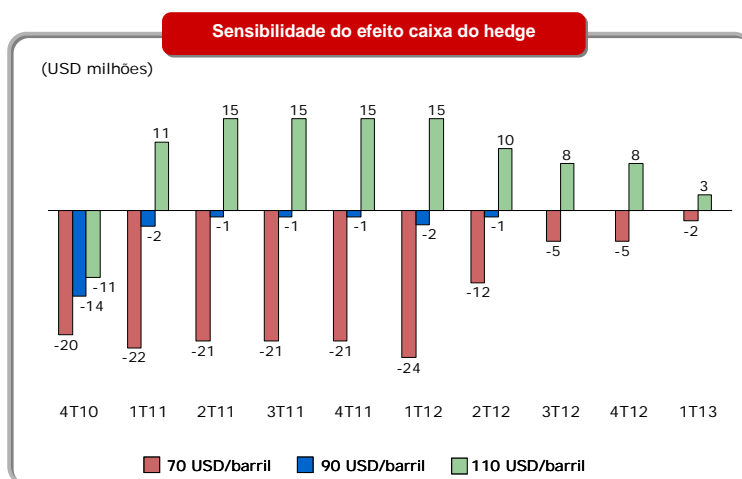
Para os próximos 12 meses temos cobertura para 24% do consumo a um strike médio de US\$ 87 por barril. Entre outubro de 2011 e março de 2013, nosso percentual de cobertura é de 17% do consumo projetado e strike médio de US\$ 91 por barril.

| | Volume ¹ | Strike ² | Cobertura ³ |
|----------------------|---------------------|---------------------|------------------------|
| 4T10 | 785 | 90 | 20% |
| 1S11 | 1.945 | 87 | 25% |
| 2S11 | 2.040 | 86 | 26% |
| 1S12 | 1.810 | 91 | 23% |
| 2S12 | 900 | 97 | 12% |
| 1T13 | 150 | 97 | 4% |
| Out10 – Set11 | 3.750 | 87 | 24% |
| Out11 – Mar13 | 3.880 | 91 | 17% |

1 – Volume em milhares de barris
2 – Strike médio (USD/barril)
3 – Cobertura do consumo projetado

Impacto no fluxo de caixa

Com base na tabela acima, apresentamos uma análise de sensibilidade para desembolsos futuros com as nossas posições de hedge até o primeiro trimestre de 2013, simulando os valores de WTI médios em 70, 90 e 110 dólares por barril. Podemos verificar que não temos mais nenhuma concentração de desembolso ao longo dos próximos trimestres, mesmo para valores de barril de petróleo em torno de US\$ 70, pois os maiores volumes estavam concentrados em 2009. Nos níveis em torno de US\$ 90 / barril, nosso fluxo de caixa fica praticamente estabilizado e com o barril de petróleo acima desse valor passamos a ter ganhos de caixa.



Plano de Malha e Frota

Malha doméstica

O terceiro trimestre de 2010 registrou alta demanda doméstica, marcada por aumento na participação de passageiros viajando a lazer. Para ajustarmos nossa capacidade à demanda do mercado, recebemos 5 aeronaves e aumentamos a utilização das aeronaves frota trilha em 1% contra o segundo trimestre. A nossa taxa de ocupação no trimestre foi de 70,3%, um aumento de 3,7 p.p. com relação ao mesmo período do ano anterior. Como sinal de um aumento de capacidade adequado, aumentamos em 9,1 p.p. a taxa de ocupação em relação ao 2T10.

Continuamos lançando novas rotas e frequências, aprimorando e ampliando nossa malha doméstica. Aumentamos frequências de Brasília para Maceió e Porto Velho, de São Paulo a Porto Alegre e a Fortaleza, do Rio de Janeiro, para Ilhéus, de Belém para São Luís, e de Manaus, para Boa Vista. Iniciamos também voos diários do Rio de Janeiro para Petrolina, de Belo Horizonte para Marabá e ligações entre Vitória, Salvador e Fortaleza.

As novas aeronaves recebidas durante o terceiro trimestre de 2010 estão operando voos diários ligando São Paulo a três cidades do Nordeste, sem escalas – Salvador, Recife e Fortaleza.

Malha internacional

No mercado internacional, a demanda no terceiro trimestre continua bastante aquecida, registrando taxas de ocupação 8,7 p.p. maiores do que o mesmo período do ano anterior. Como resultado dessa forte demanda, tivemos maturação praticamente imediata dos novos voos lançados em 10 de agosto ligando o Rio de Janeiro a Frankfurt e a Londres.

Para atendermos a demanda crescente nos Estados Unidos, vamos iniciar voos diretos para Miami com saídas de Brasília e Belo Horizonte a partir do início de dezembro; as passagens já estão disponíveis para venda. Vamos também reforçar nosso posicionamento na América do Sul com o lançamento do voo para a Colômbia, ligando São Paulo a Bogotá, também a partir de dezembro.

Frota atual

No terceiro trimestre recebemos 5 novas aeronaves Airbus: duas A321, duas A319 e uma A320, encerrando o período com 148 aeronaves.

| Modelos | Capacidade | 3º trimestre | | | | | |
|--------------------|--------------------|--------------|------------|-----------------|-----------|--------------|-----------|
| | | Total | | Tipo de Leasing | | | |
| | | 2010 | 2009 | Financeiros | | Operacionais | |
| | | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 |
| A330 | 212 / 213 assentos | 18 | 16 | 16 | 14 | 2 | 2 |
| A340 | 267 assentos | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| B767 | 205 assentos | 3 | 3 | 3 | 3 | 0 | 0 |
| B777 | 365 assentos | 4 | 4 | 4 | 4 | 0 | 0 |
| Wide Body | | 27 | 25 | 25 | 23 | 2 | 2 |
| A319 | 144 assentos | 26 | 21 | 16 | 11 | 10 | 10 |
| A320 | 156 / 174 assentos | 83 | 82 | 28 | 27 | 55 | 55 |
| A321 | 220 assentos | 7 | 5 | 7 | 5 | 0 | 0 |
| Narrow Body | | 116 | 108 | 51 | 43 | 65 | 65 |
| ATR-42 | 45 assentos | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Total | | 148 | 133 | 76 | 66 | 72 | 67 |

A classificação apresentada de acordo com o tipo de arrendamento segue requerimento contábil. Contratualmente, temos apenas 4 aeronaves que são arrendamento financeiro, os modelos B777.

Frota futura

Mantivemos nosso plano de frota inalterado em relação ao último trimestre divulgado e é demonstrado conforme tabela abaixo:

| Modelos | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| A330 | 18 | 20 | | | |
| A340 | 2 | 2 | | | |
| Airbus Wide Body | 20 | 22 | 20 | 18 | 21 |
| B767 | 3 | 3 | 3 | 3 | 0 |
| B777 | 4 | 4 | 8 | 10 | 10 |
| Total Wide Body | 27 | 29 | 31 | 31 | 31 |
| A319 | 27 | 30 | | | |
| A320 | 85 | 85 | | | |
| A321 | 7 | 9 | | | |
| Total Narrow Body | 119 | 124 | 128 | 132 | 137 |
| ATR-42 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 151 | 158 | 159 | 163 | 168 |

Estimativas 2010

A demanda no mercado doméstico cresceu 25% até outubro, e em virtude de um crescimento mais forte do que o previsto, estamos revisando nossas estimativas de um crescimento entre 14% e 18% para 22% a 25%. Em relação à oferta, estamos ainda abaixo das nossas estimativas, porém intensificamos nosso crescimento no terceiro trimestre e esperamos um crescimento mais acentuado até o final do ano, nos aproximando de nossa expectativa. O crescimento será consequência da chegada de novas aeronaves e do aumento da utilização das aeronaves por ser um período de demanda mais forte. Encerramos o terceiro trimestre com 148 aeronaves, no momento temos 150, e até o final do ano receberemos mais uma, encerrando o ano com 151 aeronaves na frota. Estamos operando com taxas de ocupação acima das estimativas tanto no mercado doméstico quanto no internacional. No mercado doméstico devemos encerrar o ano praticamente em linha com as estimativas, enquanto no internacional a estimativa deve ser superada. Para capturar a forte demanda internacional, superamos também nossa expectativa de lançamento de novos destinos ou frequências. Já iniciamos voos partindo do Rio de Janeiro com destino a Londres e Frankfurt e em dezembro vamos iniciar voos ligando Belo Horizonte e Brasília a Miami e São Paulo a Bogotá. Nosso CASK excluindo custos com combustível está 9% abaixo dos nove primeiros meses de 2009. Até o momento, as premissas de WTI e dólar estão abaixo das nossas estimativas.

| | Estimativa 2010 | Realizado Jan - Out |
|--|--------------------|------------------------|
| Mercado Doméstico | | |
| Crescimento da demanda (RPK) | 22% - 25% | 25% |
| Crescimento de oferta (ASK) | 12% | 9% |
| Doméstico | 14% | 11% |
| Internacional | 8% | 7% |
| Taxa de ocupação | 69% | 72% |
| Doméstica | 66% | 67% |
| Internacional | 75% | 80% |
| Nova frequência ou destino internacional | 2 | 5 ¹ |
| CASK ex-combustível | -6% | -9% ² |
| Premissas | | |
| WTI médio | USD 85 | USD 78 |
| Taxa dólar média | R\$ 1,81 | R\$ 1,77 |

¹ Dois novos voos já iniciados (Rio de Janeiro para Londres e Frankfurt) e três já autorizados pela ANAC (São Paulo para Bogotá e Brasília e Belo Horizonte para Miami)

² Considera período de janeiro a setembro

Tabelas

Dados operacionais da companhia

| | 3T10 | 3T09 | 3T10 vs 3T09 | 2T10 | 3T10 vs 2T10 | Jan - Set 2010 | Jan - Set 2009 | Varição |
|---|---------|---------|-----------------|---------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------|
| Total | | | | | | | | |
| Passageiros transportados pagos (milhares) | 9.150 | 7.672 | 19,3% | 7.719 | 18,5% | 25.161 | 22.086 | 13,9% |
| RPK (milhões) | 13.842 | 11.201 | 23,6% | 11.390 | 21,5% | 37.472 | 32.189 | 16,4% |
| ASK (milhões) | 18.418 | 16.076 | 14,6% | 16.978 | 8,5% | 52.375 | 47.973 | 9,2% |
| Taxa de ocupação (Load factor) - % | 75,2 | 69,7 | 5,5 p.p. | 67,1 | 8,1 p.p. | 71,5 | 67,1 | 4,4 p.p. |
| Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF) - % | 67,7 | 68,0 | -0,3 p.p. | 66,2 | 1,5 p.p. | 67,9 | 66,8 | 1,1 p.p. |
| Tarifa Média Geral | 259 | 257 | 0,8% | 280 | -7,5% | 268 | 275 | -2,7% |
| Horas Voadas | 159.555 | 140.730 | 13,4% | 151.094 | 5,6% | 458.733 | 419.328 | 9,4% |
| Quilômetros voados (milhares) | 96.797 | 84.310 | 14,8% | 90.185 | 7,3% | 276.491 | 252.536 | 9,5% |
| Litros de combustível (milhões) | 640.660 | 551.260 | 16,2% | 589.487 | 8,7% | 1.818.905 | 1.637.624 | 11,1% |
| Utilização de aeronaves (horas por dia) ¹ | 12,6 | 12,1 | 4,4% | 12,5 | 1,0% | 12,8 | 12,2 | 4,7% |
| Número de Etapas | 77.688 | 70.854 | 9,6% | 73.332 | 5,9% | 224.290 | 212.213 | 5,7% |
| Etapa Média | 1.246 | 1.190 | 4,7% | 1.230 | 1,3% | 1.233 | 1.190 | 3,6% |
| No. Funcionários | 27.044 | 24.164 | 11,9% | 26.285 | 2,9% | 27.044 | 24.164 | 11,9% |
| - TAM Linhas Aéreas | 25.817 | 23.398 | 10,3% | 25.162 | 2,6% | 25.817 | 23.398 | 10,3% |
| - TAM Airlines (TAM Mercosur) | 487 | 447 | 8,9% | 477 | 2,1% | 487 | 447 | 8,9% |
| - TAM Viagens | 347 | 319 | 8,8% | 329 | 5,5% | 347 | 319 | 8,8% |
| - Multiplus Fidelidade | 76 | 0 | - | 65 | 16,9% | 76 | 0 | - |
| - Pantanal | 317 | 0 | - | 252 | 25,8% | 317 | 0 | - |
| WTI Fechamento (NYMEX) (em US\$/Barril) | 80,0 | 70,6 | 13,3% | 75,6 | 5,7% | 80,0 | 70,6 | 13,3% |
| WTI Médio (NYMEX) (em US\$/Barril) | 76,1 | 68,2 | 11,6% | 78,1 | -2,5% | 77,7 | 57,3 | 35,5% |
| Taxa dólar de fechamento | 1,6942 | 1,7781 | -4,7% | 1,8015 | -6,0% | 1,6942 | 1,7781 | -4,7% |
| Taxa dólar médio | 1,7493 | 1,8659 | -6,2% | 1,7921 | -2,4% | 1,7813 | 2,0840 | -14,5% |
| Mercado Doméstico | | | | | | | | |
| Passageiros transportados pagos (milhares) | 7.738 | 6.517 | 18,7% | 6.509 | 18,9% | 21.289 | 18.708 | 13,8% |
| RPK doméstico (milhões) | 7.897 | 6.323 | 24,9% | 6.335 | 24,7% | 21.452 | 18.298 | 17,2% |
| ASK doméstico (milhões) | 11.234 | 9.491 | 18,4% | 10.357 | 8,5% | 32.013 | 28.516 | 12,3% |
| Taxa de ocupação doméstico (Load factor) - % | 70,295 | 66,619 | 3,7 p.p. | 61,2 | 9,1 p.p. | 67,0 | 64,2 | 2,8 p.p. |
| Market share - % | 42,8 | 43,7 | -0,9 p.p. | 42,0 | 0,8 p.p. | 42,4 | 46,4 | -4,0 p.p. |
| Mercado Internacional | | | | | | | | |
| Passageiros transportados pagos (milhares) ² | 1.413 | 1.155 | 22,4% | 1.210 | 16,8% | 3.872 | 3.378 | 14,6% |
| RPK internacional (milhões) ² | 5.945 | 4.878 | 21,9% | 5.055 | 17,6% | 16.020 | 13.891 | 15,3% |
| ASK internacional (milhões) ² | 7.184 | 6.585 | 9,1% | 6.621 | 8,5% | 20.362 | 19.458 | 4,6% |
| Taxa de ocupação internacional (Load factor) - % ² | 82,7 | 74,1 | 8,7 p.p. | 76,4 | 6,4 p.p. | 78,7 | 71,4 | 7,3 p.p. |
| Market share - % | 83,8 | 88,3 | -4,6 p.p. | 86,6 | -2,8 p.p. | 84,3 | 86,8 | -2,5 p.p. |

¹ Não considera aeronaves reserva e em manutenção

² Inclui os dados estatísticos da TAM Mercosur, que não fazem parte da divulgação ANAC

Balanço patrimonial condensado

| (Em milhões de Reais) | 30 de setembro de 2010 | 31 de dezembro de 2009 | 30 de setembro de 2010 | 31 de dezembro de 2009 |
|--|------------------------|------------------------|--|------------------------|
| Ativo | | | Passivo | |
| Circulante | | | Circulante | |
| Caixa e equivalentes de caixa | 950,4 | 1.075,2 | Fornecedores | 385,9 |
| Ativos financeiros mensurados ao valor justo | 1.273,2 | 1.011,0 | Passivos financeiros | 1.271,7 |
| Contas a receber | 1.650,2 | 1.122,0 | Salários e encargos sociais | 443,5 |
| Estoques | 179,7 | 195,1 | Receita diferida | 1.894,4 |
| Tributos a recuperar | 134,9 | 99,3 | Impostos e tarifas a recolher | 298,3 |
| Despesas do exercício seguinte | 147,5 | 148,9 | JCP e dividendos propostos | 0,7 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 1,6 | | Instrumentos financeiros derivativos | 88,0 |
| Outros ativos circulantes | 91,5 | 143,5 | Outros passivos não circulantes | 136,4 |
| | <u>4.429,0</u> | <u>3.794,9</u> | | <u>4.519,0</u> |
| Não Circulante | | | Não circulante | |
| Caixa restrito | 109,2 | 79,4 | Passivos financeiros | 6.013,6 |
| Depósitos em garantia | 49,6 | 59,5 | Instrumentos financeiros derivativos | 48,7 |
| Imposto de renda e contribuição social diferidos | 335,1 | 621,3 | Receita diferida | 74,9 |
| Pré pagamento de manutenção | 397,9 | 408,6 | Provisões | 192,6 |
| Outros ativos não circulantes | 23,2 | 28,5 | Programa de recuperação fiscal | 404,3 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 3,6 | | Outros passivos não circulantes | 233,2 |
| Imobilizado | 7.415,0 | 6.910,5 | | <u>6.967,3</u> |
| Intangível | 588,3 | 241,7 | | <u>7.191,4</u> |
| | <u>8.921,9</u> | <u>8.349,6</u> | Total do Passivo | 11.486,3 |
| | | | | 11.646,1 |
| | | | Patrimônio líquido | |
| | | | Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A. | |
| | | | Capital social | 675,5 |
| | | | Reserva de reavaliação | 107,3 |
| | | | Outras reservas | 781,8 |
| | | | Prejuízos acumulados | 105,9 |
| | | | | <u>1.670,5</u> |
| | | | Participação dos acionistas não controladores | 194,2 |
| | | | | <u>3,4</u> |
| | | | Total do Patrimônio Líquido | 1.864,6 |
| | | | | 498,4 |
| Total do Ativo | 13.350,9 | 12.144,5 | Total do Passivo e Patrimônio Líquido | 13.350,9 |
| | | | | 12.144,5 |

Fluxo de caixa

| (Em milhões de Reais) | Período de três meses findos em | | Período de nove meses findos em | |
|---|---------------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| | 30 de Setembro de 2010 | 30 de Setembro de 2009 | 30 de Setembro de 2010 | 30 de Setembro de 2009 |
| Fluxos de caixa das atividades operacionais | | | | |
| Caixa gerado (utilizado nas) das operações | 545,9 | (372,8) | 668,9 | 301,9 |
| Tributos pagos | (25,3) | (0,8) | (26,7) | (87,0) |
| Juros pagos | (86,5) | (87,7) | (232,4) | (262,2) |
| Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais | 434,1 | (461,3) | 409,8 | (47,3) |
| Fluxos de caixa das atividades de investimento | | | | |
| Investimento/Resgate em caixa restrito | 5,7 | 2,4 | (29,8) | (115,7) |
| Fluxo de caixa de investimento adquirido | 0,5 | - | (9,0) | |
| Recursos na venda de imobilizado | 4,5 | 1,5 | 23,3 | 32,1 |
| Aquisições de imobilizado | (28,3) | (47,8) | (99,6) | (136,5) |
| Aquisições de ativos intangíveis | (38,6) | (28,2) | (96,0) | (69,9) |
| Aquisição de ativos intangíveis da TAM Milor incluindo marca TAM | (98,4) | | (98,4) | |
| Depósitos em garantia | 3,9 | (18,5) | 9,2 | 10,4 |
| Reembolsos | 13,2 | 2,5 | 18,4 | 37,8 |
| Depósitos efetuados | (9,2) | (21,0) | (9,2) | (27,4) |
| Pré-pagamentos de aeronaves | (3,8) | 3,9 | (19,8) | (8,8) |
| Reembolsos | 26,2 | (9,4) | 112,5 | 67,5 |
| Pagamentos | (29,9) | 13,3 | (132,3) | (76,3) |
| Caixa líquido aplicado (utilizado nas) atividades de investimento | (154,4) | (86,8) | (320,2) | (288,5) |
| Fluxos de caixa das atividades de financiamento | | | | |
| Recuperação / alienações de ações | (0,5) | - | 2,4 | - |
| Recursos líquidos recebidos - IPO Multiplus | (0,0) | - | 657,0 | - |
| Recursos líquidos recebidos - Oferta Pública TAM S.A. | 73,0 | | 73,0 | |
| Dividendos pagos - TAM S.A. | (0,0) | - | (233,3) | - |
| Dividendos e juros sobre o capital próprio aos acionistas não controladores da Multiplus e Mercosur | (9,1) | | (9,1) | |
| Empréstimos de curto e longo prazo | (144,1) | 25,1 | (144,1) | (82,5) |
| Adições | - | 40,4 | - | 63,6 |
| Pagamentos | (144,1) | (15,3) | (144,1) | (146,1) |
| Debentures | (49,5) | 594,6 | (166,7) | 594,6 |
| Captação | - | 594,6 | - | 594,6 |
| Pagamentos | (49,5) | - | (166,7) | |
| Arrendamento mercantil financeiro | (131,9) | (117,8) | (393,7) | (401,2) |
| Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento | (262,0) | 501,9 | (214,4) | 110,9 |
| Aumento / (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa | 17,7 | (46,1) | (124,8) | (224,8) |
| Caixa e equivalentes de caixa no início do período | 932,7 | 493,1 | 1.075,2 | 671,8 |
| Caixa e equivalentes de caixa no fim do período | 950,4 | 447,0 | 950,4 | 447,0 |

Glossário

Passageiros transportados pagos

Quantidade total de passageiros que efetivamente pagaram e voaram em todos os voos da Companhia.

RPK

Passageiros/Km Transp. Pagos - *Revenue Passenger Kilometer*. Quantidade de quilômetros voados por passageiro pagante.

ASK

Assentos/Km Oferecidos - Available Seat Kilometer. Corresponde ao produto da multiplicação da quantidade de assentos disponíveis em todas as aeronaves pela distância dos voos da Companhia.

Tarifa média

Quociente da divisão da receita proveniente de transporte de passageiros pela quantidade de passageiros transportados pagantes.

Yield

Quociente da divisão da receita bruta de transporte de passageiros pela quantidade de passageiros por quilômetros transportados pagos. O resultado é apresentado em centavos de Reais por quilômetros.

RASK

Receita por ASK - Quociente da divisão da receita líquida total pela quantidade de assentos disponíveis por quilômetros. O resultado é apresentado em centavos de Reais por assento-quilômetro.

CASK

Despesa por ASK - Quociente da divisão das despesas operacionais totais pela quantidade de assentos disponíveis por quilômetros. O resultado é apresentado em centavos de Reais por assento-quilômetro.

Taxa de ocupação

Medida de aproveitamento das aeronaves. Percentual das aeronaves que estão sendo ocupadas nos voos, calculada pelo quociente entre RPK e ASK.

Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF)

Break-even load factor, ou taxa de ocupação em que as receitas são equivalentes às despesas e despesas operacionais.

Market Share

Participação percentual da empresa na demanda total do mercado (medido em RPKs).

Capacity Share

Participação percentual da empresa na oferta total do mercado (medido em ASKs).

Horas voadas

Tempo de voo da aeronave computado entre o momento da partida e o corte do motor.

Número de etapas

Número de ciclos operacionais realizados por nossas aeronaves que corresponde ao conjunto de decolagem, voo e aterrissagem.

Contato Relações com Investidores

Marco Antonio Bologna (CEO TAM SA)

Líbano Miranda Barroso (CEO TAM Linhas Aéreas e Diretor de Relações com Investidores TAM SA)

Jorge Bonduki Helito (Gerente de Relações com Investidores)

Marcus Vinicius Rojo Rodrigues (Relações com Investidores)

Suzana Michelin Ramos (Relações com Investidores)

Tel.: (11) 5582-9715

Fax: (11) 5582-8149

invest@tam.com.br

www.tam.com.br/ri

Sobre a TAM: (www.tam.com.br)

Somos membros da Star Alliance, lideramos o mercado doméstico desde 2003 e fechamos o mês de outubro de 2010 com 42,8% de market share no mercado doméstico e com 87,1% de market share no mercado internacional. Voamos para 45 cidades do Brasil. Com os acordos comerciais firmados com companhias regionais, chegamos a 89 destinos diferentes do território nacional. As operações para o exterior abrangem voos diretos para 17 destinos nos Estados Unidos, Europa e América do Sul: Nova York, Miami e Orlando (EUA), Paris (França), Londres (Inglaterra), Milão (Itália), Frankfurt (Alemanha), Madri (Espanha), Buenos Aires (Argentina), Cochabamba e Santa Cruz de la Sierra (Bolívia), Santiago (Chile), Assunção e Ciudad del Este (Paraguai), Montevideu (Uruguai), Caracas (Venezuela) e Lima (Peru). Além disso, mantemos acordos de codeshare que permitem o compartilhamento de assentos em voos com companhias internacionais, possibilitando ao passageiro viajar para outros 81 destinos nos EUA, América do Sul e Europa. A Star Alliance, por sua vez, oferece voos para 1.160 aeroportos em 181 países. A TAM é pioneira no lançamento de um programa de fidelização para companhia aérea no Brasil. A partir de 01 de janeiro de 2010, o programa TAM Fidelidade começou a ser gerenciado pelo Multiplus Fidelidade, que atualmente possui 7,6 milhões de membros.

Ressalva sobre informações futuras:

Esse comunicado pode conter previsões de eventos futuros. Tais previsões refletem apenas expectativas dos administradores da Companhia, e envolve riscos ou incertezas previstos ou não. A Companhia não se responsabiliza por operações ou decisões de investimento tomadas com base nas informações aqui contidas. Estas previsões estão sujeitas a mudanças sem aviso prévio.