

discutidas abaixo: **Breakage:** É reconhecida antecipadamente a receita de passagens emitidas a qual espera que não ocorram a utilização de base em dados históricos e experiência nas operações. Estimar a quebra esperada requer que a administração faça julgamento, informado entre outras coisas, na medida em que utiliza como base histórica. Frequentemente, os dados históricos são reavaliados e as respectivas melhorias feitas. **Perda por redução do valor recuperável de ativos não financeiros:** Uma perda por redução do valor recuperável ocorre quando o custo de aquisição de um ativo excede o seu valor recuperável, o qual é o maior valor do valor justo menos custos de venda e o valor em líquido. O cálculo do valor justo menos custos de vendas é baseado em informações disponíveis de transações de venda de ativos similares ou preços de mercado menos custos adicionais para descartar o ativo. O cálculo do valor em líquido é baseado no modelo de fluxo de caixa descontado. Os fluxos de caixa derivam do orçamento para os próximos cinco anos e não incluem atividades de reorganização que ainda não tenham se comprometido ou investimentos futuros significativos que melhoraria a base de ativos da unidade geradora de caixa objeto de teste. O valor recuperável é sensível à taxa de desconto utilizada no método de fluxo de caixa descontado, bem como os recebimentos de caixa futuros esperados e a taxa de crescimento utilizada para fins de extrapolação. **Valor residual depreciado:** O valor residual dos componentes de aeronaves próprias determinadas é de 54,9% do custo de modo que a depreciação dos equipamentos de voo é feita normalmente. Anualmente, a vida útil e o valor residual de cada um desses ativos são revisados. **Transações com pagamentos baseados em ações:** É mensurado o custo de transações liquidadas com ações para executivos baseado no valor justo dos instrumentos patrimoniais na data de sua outorga. A estimativa do valor justo dos pagamentos com base em ações requer a determinação do modo de avaliação mais adequado para a concessão de instrumentos patrimoniais, o que depende dos termos e condições da concessão. Isso requer também a determinação dos dados mais adequados para o modelo de avaliação, incluindo a vida esperada da opção, volatilidade e rendimento de dividendos, e correspondentes premissas. As premissas e modelos utilizados para a avaliação de instrumentos financeiros são os mesmos utilizados para estimar o valor justo dos pagamentos baseados em ações sob dividendos na Nota 30. **Tributação:** Existem incertezas com relação à interpretação de regulamentos tributários complexos e o valor e época de liquidação tributários futuros. Dada a natureza de longo prazo e a complexidade dos instrumentos contratuais existentes, diferenças entre os resultados reais e as premissas adotadas, ou futuras mudanças nessas premissas, poderiam exigir ajustes futuros no receito e despesa de impostos já registrada. Foi constituída provisões com base em estimativas cabíveis para possíveis consequências de auditorias por parte das autoridades fiscais das respectivas jurisdições em que opera. O valor dessas provisões baseia-se em vários fatores, como experiência de autoridades fiscais anteriores e interpretações divergentes dos regulamentos tributários pela entidade avaliada e pela autoridade fiscal responsável. Essas diferenças de interpretação podem surgir numa ampla variedade de assuntos dependendo das condições vigentes. Imposto diferido ativo é reconhecido para todos os prejuízos líquidos não utilizados na extensão em que seja provável que haja lucro tributável disponível para permitir a utilização dos referidos prejuízos. Julgamento significativo da Administração é requerido para determinar o valor do imposto diferido ativo que pode ser reconhecido, com base no prazo provável e nível de lucro tributável futuros, juntamente com estratégias de planejamento fiscal futuras. A Companhia tem apresentado perdas devido ao fato de que está em estágio inicial de desenvolvimento do seu plano de negócios. O saldo de prejuízo fiscal e base negativa de contribuição social não são reconhecidos com base em novos assuntos ou decisões tributárias (Nota 31). Valor justo de instrumentos financeiros: O valor justo dos componentes de prejuízos fiscais acumulados está limitada a um máximo de 30% do lucro tributável gerado em determinado ano fiscal. **Provisões para riscos tributários, civis e trabalhistas:** É reconhecida provisão para causas tributárias, civis e trabalhistas. A avaliação da probabilidade de perda inclui a avaliação das evidências, a hierarquia das leis, as jurisprudências aplicáveis, as decisões mais recentes nos tribunais e sua relevância no ordenamento jurídico, bem como a avaliação dos advogados externos. As provisões são revisadas e ajustadas para levar em conta alterações nas circunstâncias tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou decisões judiciais e rendimento de dividendos. Para esse método, os valores adquiridos são identificados como um componente das vendas que foram geradas e uma receita diferida é reconhecida valorizando cada ponto pelo valor justo unitário. A receita diferida fica reconhecida até o momento em que os clientes resgam seus pontos, ou quando eles expiram. **Provisão para devolução de aeronaves e motores:** A provisão para devolução de aeronaves é estimada com base nos gastos incorridos na reconfiguração das aeronaves (interior e exterior), de licenças, certificações técnicas, pintura, entre outros, de acordo com as cláusulas contratuais de retorno. A provisão para devolução dos motores é estimada com base em avaliação e condições contratuais mínimas a qual o equipamento deve ser devolvido ao arrendatário, considerando o custo de manutenção e o custo de transporte para o fabricante do equipamento no momento da entrega. **Determinação da vida útil de componentes significativos do ativo imobilizado:** Os componentes significativos das aeronaves a serem segregados são os motores e suas respectivas manufaturas pesadas programadas. Esses componentes são depreciados de acordo com a vida útil, definida no plano de renovação da frota e no cronograma de manutenção. **5. Combinação de negócios:** Em 30 de novembro de 2012, a Companhia adquiriu 100% do capital social total da TRIP. A aquisição ocorreu através de troca de ações, não ocorrendo nenhuma transferência de caixa entre as partes. A Companhia emitiu novas ações que foram pagas como compensação aos acionistas da TRIP. Essas novas ações (antes do desconto, nota 29) são compostas por 2.133.969 ações ordinárias e 533.277 ações preferenciais Classe B, que representam 30,69% do total de ações emitidas. Além das ações, a Companhia também emitiu mandatos de subscrição de ações que podem ser convertidas em até 200.571 ações preferenciais Classe B. A razão para a aquisição foi de aumentar a nossa rede de conectividade e rotas para oferecer aos nossos passageiros. Em 22 de novembro de 2012, a ANAC aprovou a incorporação da TRIP pela Companhia. Que se tornou acionista de 100% da TRIP. Assim como o controle, as políticas financeiras e operacionais da TRIP na contabilização da combinação de negócios foi utilizado o método de aquisição, e considerado 30 de novembro de 2012 como a data de aquisição. A Companhia considerou que o resultado das operações da TRIP no período de 22 de novembro de 2012 a 30 de novembro de 2012 era irrelevante. O valor justo dos ativos e passivos identificáveis na data de aquisição foram os seguintes:

	RS		RS
Movimentações do saldo da reserva de manutenção a seguir:			
Saldo em 31 de dezembro de 2011	50.607		
Adições	61.294		
Adições oriundas da aquisição da TRIP	60.519		
Variações cambiais	6.911		
Saldo em 31 de dezembro de 2012	179.330		
Adições	147.010		
Reembolsos	(4.262)		
Variações cambiais	(8.319)		
Saldo em 31 de dezembro de 2013	39.178		
Movimentações do saldo de depósitos em garantia a seguir:	352.936		
Saldo em 31 de dezembro de 2011	RS		
Adições	37.609		
Devoluções	32.665		
Variações cambiais	7.237		
Adições oriundas da aquisição da TRIP	34.420		
Variações cambiais	(11.114)		
Saldo em 31 de dezembro de 2012	42.681		
Adições	59.775		
Devoluções	(22.262)		
Variações cambiais	14.661		
Saldo em 31 de dezembro de 2013	148.935		

Os depósitos em garantia e reservas de manutenção são realizados em dólares e atualizados através das oscilações cambiais. Os depósitos em garantia servem para dar segurança aos contratos de arrendamento de aeronaves que serão devolvidas aos arrendadores ao final do contrato. Os contratos de arrendamento preveem que devem ser realizados os depósitos de manutenção das aeronaves arrendadas, e os mesmos deverão ser mantidos como garantia até a realização das manutenções. Esses contratos de arrendamento preveem que as reservas de manutenção são reembolsáveis após a conclusão do evento de manutenção em um montante igual ou menor que: (1) o montante da reserva de manutenção realizada pelo arrendador associado com o evento de manutenção específica ou (2) os custos relacionados com o evento de manutenção. Substancialmente todos estes pagamentos de reserva de manutenção são calculados com base em uma média de utilização, tais como: horas de voo e/ou ciclos e são utilizados exclusivamente como garantia ao arrendatário da realização da manutenção. No início do arrendamento e em cada data de balanço, é avaliado se os pagamentos de reservas de manutenção exigidas são substancial e contratualmente relacionados com a manutenção do bem arrendado e para os quais há expectativa de reembolso por parte dos arrendadores são contabilizados como depósitos de manutenção nos balanços patrimoniais. A recuperação dos valores atualmente contabilizados como depósito é avaliada com base em uma comparação dos valores que se espera sejam reembolsados no momento do evento de próxima manutenção, e valores não recuperáveis são reconhecidos como despesas. Essas reservas de manutenção são prováveis de se recuperar devido principalmente ao diferencial de taxas entre os pagamentos e os custos esperados como garantia para a próxima manutenção.

15. Investimentos: a) Informações sobre investimentos:

	Ações possuídas pela Companhia Ordinárias	Participação da companhia			Patrimônio líquido	Lucro líquido/(prejuízo)
		Non capital social	Non capital	Patrimônio líquido		
Em 31 de dezembro de 2012						
ALB	260.809,60	100	100	(226.426)	(143.733)	
Canela	n/a	100	100	96.434	(34.021)	
TRIP	80.542,264	100	100	(306.312)	15.986	
Em 31 de dezembro de 2013						
ALB	260.809,60	100	100	(85.777)	136.481	
Canela	n/a	100	100	17.725	(80.313)	
TRIP	80.542,264	100	100	(378.772)	(73.359)	

b) Movimentação dos investimentos:

	ALB	Canela	TRIP	Total dos investimentos (**)
Saldo em 31 de dezembro de 2011	75.452	134.990	-	59.538
Resultado de equivalência patrimonial	(143.733)	(34.021)	-	(161.768)
Resultado de equivalência patrimonial - ajustado (*)	-	-	-	(900)
Custo de aquisição	-	-	590.774	590.774
Reserva com base em ações da controlada	3.022	-	-	3.022
Hedge de fluxo de caixa	(10.263)	(4.535)	-	(14.798)
Saldo em 31 de dezembro de 2012	(226.426)	96.434	605.860	475.868
Resultado de equivalência patrimonial	136.481	(80.313)	(73.359)	(17.191)
Resultado de equivalência patrimonial - ajustado (*)	-	-	37.477	37.477
Reserva com base em ações da controlada	1.208	-	-	1.208
Hedge de fluxo de caixa	2.960	1.604	-	4.564
Saldo em 31 de dezembro de 2013	(85.777)	17.725	569.578	501.926

(*) Refere-se à amortização do valor justo decorrente da aquisição da TRIP, bem como valores reembolsáveis pelos antigos acionistas referente a eventos anteriores à aquisição. (**) Saldo líquido da perda com investimento das controladas.

16. Imobilizado:

	Edifícios e bens de utilidade	Equipamentos e instalações	Veículos e outros	Móveis de aeronaves	Aeronaves e motores	Pre-pagamentos de aeronaves	Imobilizado em andamento	Pre-pagamento de imobilizado	
								Novo	Antigo
Saldo em 31 de dezembro de 2011	3.814	18.527	554	426	108.094	1.158.510	28.141	-	1.322.057
Aquisição TRIP - Custo	9.610	11.933	1.086	4.465	86.821	894.345	14.996	-	1.022.326
Aquisição TRIP - Depreciação Acumulada	(4.811)	973	(640)	(1.013)	(15.842)	(170.341)	-	-	(191.672)
Transferências	2.276	734	236	1.380	36.628	371.766	13.573	1.218	434.423
Ajustes	-	-	-	(29)	-	16.587	(16.527)	-	-
Alienapções/baixas	(2.632)	(501)	-	(22)	(1.293)	(624)	(3.460)	-	(8.532)
Depreciação	(11.416)	(424)	(223)	(571)	(113.318)	(80.084)	36.629	1.218	(100.554)
Saldo 31 de dezembro de 2012	6.824	32.477	1.013	6.836	201.046	2.190.156	62.622	2.478	2.878.022
Transferências	5.752	37	-	391	114.000	(2.865)	(3.175)	-	116.606
Alienapções/baixas	(115)	(1.653)	(249)	(1.011)	(3.948)	(13.789)	(4.744)	(3.160)	(27.575)
Depreciação	(9.023)	(8.651)	(329)	(1.056)	(26.493)	(149.145)	-	-	(188.717)
Saldo 31 de dezembro de 2013	17.079	38.075	975	9.789	266.916	2.265.968	34.763	275	2.633.840

Custo total 27.565 52.674 2.594 13.159 330.922 2.190.992 34.763 275 3.277.952
 Depreciação acumulada (10.484) (19.809) (1.619) (3.370) (64.006) (545.024) 34.763 275 (644.112)
 Valor residual 17.079 38.075 975 9.789 266.916 2.265.968 34.763 275 2.633.840

Taxas médias anuais de depreciação - % 20 12 20 10 8 - 8 3-3 -

O saldo registrado na coluna "Aeronaves e motores" refere-se a aeronaves próprias e aeronaves mantidas sob arrendamentos financeiros. Aeronaves mantidas sob arrendamentos financeiros representam RS291.538 do valor residual total. Existe um limite fixo para pré-pagamentos de determinadas aeronaves, que serão alterados a partir de junho de 2014, uma vez que o custo total de cada aeronave. No entanto, se houver a oferta pública inicial de ações, esta mudança terá que ocorrer em até 60 dias da data do evento. Foram realizadas transações de "leasing" e "leaseback" de algumas aeronaves. As operações envolvidas nas transações foram classificadas como leasing operacional, durante o período de 31 de dezembro de 2013 foi reconhecido um ganho no montante de RS27.352 (para o exercício final em 31 de dezembro de 2012 - perda de R\$1.605). Para as aeronaves próprias a Companhia adota o método "built in overhaul" que consiste capitalizar no ativo imobilizado o custo com as manutenções pesadas. Por esse método, são atribuídos ao componente de custo de manutenção de motores, a parcela do custo total de cada aeronave no momento de sua aquisição. Esse componente é depreciado ao longo da vida útil, determinada de acordo com o período até a próxima manutenção pesada programada ou vida útil remanescente dos motores, dos dois, o menor. A vida útil, prazo em que o custo com as manutenções pesadas será depreciado, é estimada com base no prazo médio de reparação dos motores e custos dos fabricantes dos motores, que poderão ser alterados de acordo com a utilização de cada motor ou no prazo médio de reparação das manutenções sugeridas pelos fabricantes dos motores. Adicionalmente, a estimativa poderá ser afetada por eventos não programados, por danos em componentes significativos da aeronave. As despesas com depreciação sobre custos de manutenção pesada, contabilizadas de acordo com o método "built in overhaul" e as despesas efetivamente incorridas exercícios finais em 31 de dezembro de 2013, 2012 e 2011, respectivamente com manutenção e reparo, são como segue:

	2013	2012
Depreciação dos custos com manutenção	(65.797)	(33.184)
Material de manutenção e reparo	(331.727)	(126.817)
	(397.522)	(160.001)

17. Intangível:

	Software	16.961	16.961
Saldo em 31 de dezembro de 2011		16.961	16.961
Efeitos de aquisição TRIP	753.502	82.196	3.248
Aquisição	-	15.026	15.026
Transferência	-	(637)	(637)
Amortização	-	(5.459)	(5.459)
Saldo em 31 de dezembro de 2012	753.502	82.196	29.139
Aquisição	-	30.115	30.115
Amortização	-	(11.350)	(11.350)
Saldo em 31 de dezembro de 2013	753.502	82.196	47.622

Taxas anuais de amortização - % 0% 0% 20%-33%

O ativo por expectativa de rentabilidade futura contabilizado é originado da aquisição da TRIP. O montante de RS753.502 representa a contraprestação transferida, menos o valor justo dos ativos e passivos liquidados/convertidos, conforme demonstrado na Nota 5. (ii) Como parte da alocação do preço de compra da aquisição da TRIP, a Companhia reconheceu o valor das licenças de exploração de determinados aeroportos em 31 de dezembro de 2013 foi reconhecido um ganho no montante de R\$1.208 (para o exercício final em 31 de dezembro de 2012 - perda de R\$1.605). Para as aeronaves próprias a Companhia adota o método "built in overhaul" que consiste capitalizar no ativo imobilizado o custo com as manutenções pesadas. Por esse método, são atribuídos ao componente de custo de manutenção de motores, a parcela do custo total de cada aeronave no momento de sua aquisição. Esse componente é depreciado ao longo da vida útil, determinada de acordo com o período até a próxima manutenção pesada programada ou vida útil remanescente dos motores, dos dois, o menor. A vida útil, prazo em que o custo com as manutenções pesadas será depreciado, é estimada com base no prazo médio de reparação dos motores e custos dos fabricantes dos motores, que poderão ser alterados de acordo com a utilização de cada motor ou no prazo médio de reparação das manutenções sugeridas pelos fabricantes dos motores. Adicionalmente, a estimativa poderá ser afetada por eventos não programados, por danos em componentes significativos da aeronave. As despesas com depreciação sobre custos de manutenção pesada, contabilizadas de acordo com o método "built in overhaul" e as despesas efetivamente incorridas exercícios finais em 31 de dezembro de 2013, 2012 e 2011, respectivamente com manutenção e reparo, são como segue:

	2013	2012
Depreciação dos custos com manutenção	(65.797)	(33.184)
Material de manutenção e reparo	(331.727)	(126.817)
	(397.522)	(160.001)

18. Imposto de renda e contribuição social: a) Imposto de renda e contribuição social correntes:

	Exercício findo em 31 de dezembro de 2013	2012
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	96.183	(171.969)
Impostos de tributos aplicáveis aos lucros	34%	34%
Taxas calculadas às alíquotas nominais	(32.702)	(58.469)
Efeitos fiscais	-	-
Compensação de subsidiárias no exterior	(55.549)	(1.057)
Compensação de prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social	34.180	15.127
Prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social, bem como diferenças temporárias não reconhecidas (*)	(58.046)	(4.078)
Imposto de renda e contribuição social diferidos para os ajustes a valor justo de combinação de negócios	5.965	12.274
Diferenças permanentes	6.952	(609)
Outros efeitos fiscais	23.728	(1.627)
Total	(75.472)	(1.127)
Imposto de renda e contribuição social correntes	(81.437)	-
Imposto de renda e contribuição social diferidos	5.965	1.127

(*) Dentre os registros dos créditos de prejuízos fiscais, bases negativas de contribuição social e diferenças temporárias não reconhecidas (objetos de discussão judicial), despesa de manutenção de aeronaves, despesas de manutenção de aeronaves, despesas de manutenção de aeronaves (vida útil), prejuízos fiscais registrados em subsidiárias, provisões e suas reversões e ajustes relacionados ao Regime de Tributação Transitória - RTT, prejuízos fiscais, leasing financeiro e depreciação de aeronaves e motores. A Companhia apuro despesas de imposto de renda e contribuição social devido ao resultado positivo apurado em suas subsidiárias. De acordo com a legislação fiscal brasileira, a renda tributável em uma investida não pode ser compensada com o prejuízo fiscal e base negativa de contribuição social da outra entidade do mesmo grupo.

b) Composição do imposto de renda e contribuição social diferidos:

	31 de dezembro de 2013	31 de dezembro de 2012
Prejuízos fiscais de imposto de renda	169.905	171.677
Bases negativas de contribuição social	61.166	61.802
Diferenças temporárias	5.221	2.930
Provisão para devolução de aeronaves e motores	24.759	17.708
Provisão para riscos tributários, civis e trabalhistas	14.382	4.728
Programa Tudo Azul	16.025	13.573
Leasing de aeronaves	59.555	8.683
Tarifa de navegação (discussão judicial)	(23.896)	(25.670)
Imposto de renda diferido sobre valor justo de aeronaves	(27.947)	(27.947)
Imposto de renda diferido sobre valor justo de negócios	(25.842)	(29.223)
Imposto de renda diferido sobre combinação de ações	(56.200)	(44.019)
Outros	7.079	(10.222)
Total	225.017	144.015
Impostos diferidos passivos não circulantes	(76.875)	(82.840)
Impostos diferidos ativos não reconhecidos	301.892	226.855

Em 31 de dezembro de 2013, a Companhia e suas controladas não reconheceram impostos diferidos ativos no montante de R\$301.892 (31 de dezembro de 2012 - R\$226.855). Os impostos diferidos passivos foram reconhecidos em relação ao efeito do imposto do valor justo dos ativos e passivos adquiridos na aquisição da TRIP e combinação de negócios, os quais não são tributáveis para efeitos fiscais, no momento da aquisição em 31 de dezembro de 2013. Esses ajustes a valor justo são reconhecidos somente na Companhia, enquanto outros tributos diferidos são passivos não reconhecidos são referentes à Companhia e suas controladas. Em 11 de novembro de 2013 foi publicada a Medida Provisória nº 627 (MP 627), a qual adequa a legislação tributária às disposições contidas na Lei nº 11.638 de 28 de dezembro de 2007. A MP 627 possui vigência obrigatória a partir de janeiro de 2015, ou facultativamente a partir de maio de 2014. A Administração da Companhia avalia os possíveis impactos dessa medida provisória e acompanha o processo legislativo de sua conversão em Lei.

19. Empréstimos e financiamentos:

	31/12/2013	31/12/2012
Empréstimos	2.663.065	2.590.873
Debêntures	371.650	283.302
	3.034.695	2.874.175
Non circulante	2.250.889	2.247.745
Circulante	783.806	747.430

19.1. Empréstimos:

	Garantias	Encargos financeiros	Vencimento final	31/12/2013	31/12/2012
Em moeda estrangeira - US\$					
Compra de aeronave (i)	Alienação fiduciária	LIBOR + "spread" de 1,75% até 6,1%	Pagamento trimestral e mensal	03/2025	916.507
		LIBOR 3M + 1,25% do CDI	Pagamento mensal		830.255
Arrendamento financeiro (ii)	Alienação fiduciária	CDI + 4,28%	trimestral e mensal	09/2022	266.288
FINEM (iii)	Alienação fiduciária	3,00% até 5,54%	Pagamento único	10/2016	11.552
Capital de giro (iv)	Alienação fiduciária	6,3 até 6,9%	Pagamento único	06/2014	18.767
		LIBOR + "spread" de 1,75%	Pagamento trimestral e mensal	11/2015	15.503
Em moeda nacional - R\$					
Capital de giro (iv)	Garantia de recebíveis e aplicações em garantia da Azul e TRIP	124% até 128% do CDI	trimestral e mensal	01/2019	616.833

(i) Empréstimo para aquisição de aeronaves e motores. Os pagamentos dos juros são calculados com base na taxa LIBOR acrescida de um spread que varia de 1,45% a 4,91% ao ano. (ii) Compra de aeronave. Os pagamentos dos juros são calculados com base na taxa LIBOR acrescida de um spread que varia de 1,45% a 4,91% ao ano. (iii) Capital de giro. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2013, foram adquiridos novos empréstimos destinados a aquisição de aeronaves e equipamentos

(31 de dezembro de 2012 - R\$225.067), que prevê que a Companhia recebe taxa de juros fixas e paguem uma taxa variável correspondente a um percentual do CDI sobre o valor notional. A redução no valor justo do swap de taxas de juros de R\$46.288 (31 de dezembro de 2012 - R\$6.628) foi reconhecida sob a rubrica despesas financeiras. O impacto na demonstração do resultado foi compensado por um ajuste positivo no valor da dívida protegida, de acordo com as normas contábeis. Não houve identificação material durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2013. A ALAB firmou acordo para um empréstimo no montante de R\$19.500 por um ano, a um custo de 7,2% ao ano, em dólares. A operação foi estruturada por meio de um contrato de empréstimo com juros de CDI + 5% ao ano e uma troca de CDI + 5% ao ano, contra instrumento e de R\$697. Derivativos não designados como hedge: A ALAB possui exposição líquida em dólares norte-americanos e, portanto, celebra contratos de moeda a termo. Esses contratos de moeda a termo não são designados como hedges de fluxo de caixa, hedges de valor justo ou hedges de investimento líquido, sendo celebrados por períodos com a exposição em moeda por um período inferior a 12 meses. Em 31 de dezembro de 2013 a ALAB possuía US\$44.834 de notional em WTI, calculados a preços que variavam de US\$97,83 até US\$105,27 por barril. O ajuste do valor justo desses contratos gera uma perda não realizada de R\$3.926 (31 de dezembro de 2012 - ganho de R\$1.029), a qual está registrada no ativo circulante em contrapartida de instrumentos financeiros derivativos na demonstração de resultados. Em 31 de dezembro de 2013, a Canela apresentou operações de swap com um valor de notional de R\$11.702, cujo objetivo é de converter investimentos de curto prazo em moeda estrangeira para um percentual remunerável do CDI. Em 31 de dezembro de 2013, o ajuste do valor justo deste contrato gera uma perda não realizada de R\$4.840 (31 de dezembro de 2012 - R\$3.751). A ALAB firmou um contrato de empréstimo no montante de R\$85.000 por 2 meses a um custo de 125% do CDI ao ano. A operação foi estruturada por meio de um contrato de empréstimo com juros de 125% do CDI e uma troca de R\$ para USD americano sobre o montante principal. Em 31 de dezembro de 2013 o saldo desse empréstimo era de R\$85.000 e o ajuste do valor justo deste contrato gera uma perda não realizada de R\$19.613. A TRIP também realizou contratos de derivativos não designados como hedge para fins de compensar o possível aumento no preço do combustível. Os contratos futuros de WTI são usados para se proteger contra a volatilidade no preço do querosene de aviação (QAV), utilizada nas operações diárias. Em 31 de dezembro de 2012 a TRIP possuía US\$44.834 de notional em WTI, calculados a preços que variavam de US\$97,83 até US\$105,27 por barril. O ajuste do valor justo destes contratos totalizava R\$8.220, que foi reconhecido no passivo circulante. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2013 a TRIP liquidou todas as posições de hedge em WTI. Passivos financeiros a valor justo por meio de resultado: Em 23 de dezembro de 2013, a Companhia concluiu uma oferta privada, a qual foi estruturada com alguns fundos e também com a parte relacionada, Cia. Bozano, resultando na emissão de dívida de curto prazo no valor de R\$239.411 com conversão obrigatória em ações, no caso de uma oferta pública. O valor justo deste instrumento financeiro está registrado sob a rubrica "Outros passivos financeiros". Se a oferta pública não for concluída dentro de três anos após o fechamento da oferta privada, a Companhia deverá quitar a dívida no montante do capital investido (acrescido de 72,5%). (Nota 22). Mensuração do valor justo dos instrumentos financeiros: A seguinte hierarquia é usada para determinar e divulgar o valor justo de instrumentos financeiros pela técnica de avaliação: *Nível 1*: preços cotados, sem ajustes, nos mercados ativos para ativos ou passivos idênticos; *Nível 2*: outras técnicas para as quais todos os dados que tenham efeito significativo sobre o valor justo registrado sejam observáveis, direta ou indiretamente; *Nível 3*: técnicas que usam dados que tenham efeito significativo no valor justo registrado que não sejam baseados em dados observáveis no mercado.

Ativos avaliados a valor justo	31 de dezembro de 2013	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Ativos financeiros a valor justo por meio do resultado				
Aplicações financeiras (b)	199.833	199.833	-	-
Contrato a termo de moeda estrangeira	3.926	-	3.926	-
Passivos avaliados a valor justo	31 de dezembro de 2013	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Passivos financeiros a valor justo por meio do resultado				
Outros passivos financeiros (a)	(239.411)	-	-	(239.411)
Swap de taxa de juros - hedge de fluxo de caixa	(35.023)	-	(35.023)	-
Swap de taxa de juros - opções a valor justo	(46.288)	-	(46.288)	-
Opções futuras de câmbio	(4.840)	-	(4.840)	-
Swap de taxa de juros e swap de moeda estrangeira	(20.310)	-	(20.310)	-
Ativos avaliados a valor justo	31 de dezembro de 2012	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Ativos financeiros a valor justo por meio do resultado				
Aplicações financeiras (b)	193.960	193.960	-	-
Contrato a termo de moeda estrangeira	594	-	594	-
Opção em moeda estrangeira	435	-	435	-
Passivos avaliados a valor justo	31 de dezembro de 2012	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Passivos financeiros a valor justo por meio do resultado				
Empréstimos e financiamentos (c)	(225.466)	-	(225.466)	-
Swap de taxas de juros	(8.562)	-	(8.562)	-
Outros passivos financeiros (garantia de ações) (d)	(116.248)	-	-	(116.248)
Contratos cambiais a termo - sem hedge	(39.587)	-	(39.587)	-
Swap de taxas de juros	(3.751)	-	(3.751)	-
Contratos futuros de WTI	(8.220)	-	(8.220)	-

(a) Refere-se à dívida da Companhia decorrente da Oferta Privada, a qual foi designada como valor justo por meio de resultado. (b) Inclui aplicações financeiras e aplicações financeiras vinculadas. (c) Parcela dos saldos dos empréstimos do FINAME PSI e do FINAME Convenzional, apresentados pelo seu valor ajustado ao risco coberto, em aplicação das regras de contabilidade de hedge de valor justo. (d) Em 31 de dezembro de 2013, o movimento do valor justo desses bônus foi reconhecido como uma receita financeira, no montante de R\$17.884 (Nota 5). 25. **Objetivos e políticas para gestão de risco financeiro:** Os principais passivos financeiros, que não sejam derivativos, referem-se a empréstimos, fornecedores e outras contas a pagar. O principal propósito desses passivos financeiros é financiar as operações, bem como financiar a aquisição de aeronaves. Os saldos de contas a receber de clientes, depósitos à vista e a curto prazo e outras contas a receber, resultam diretamente suas operações. A Companhia também mantém investimentos disponíveis para negociação e contrata transações com derivativos (termo de moeda, WTI e swaps). A Administração da Companhia supervisiona o monitoramento de mercado, crédito e riscos de liquidez. Todas as atividades com derivativos para gestão de risco são realizadas por especialistas com habilidades, experiência e supervisão adequada, e política da Companhia e suas controladas não participarem de qualquer negociação de derivativos para fins especulativos. a) **Risco de mercado:** Os riscos de mercado são os riscos de flutuação nos preços dos ativos e passivos da Companhia e de suas controladas, sendo que os principais são relacionados às taxas de juros e exposição cambial. Instrumentos financeiros afetados pelo risco de mercado incluem empréstimos a pagar, depósitos, instrumentos financeiros disponíveis para negociação e mensurados ao valor justo através do resultado e instrumentos financeiros derivativos. As análises de sensibilidade foram preparadas com base no valor da dívida líquida, o índice de taxas de juros fixas em relação às taxas de juros variáveis da dívida e derivativos e a proporção de instrumentos financeiros em moedas estrangeiras são todos eles valores constantes existentes em 31 de dezembro de 2013. a.1) **Risco da taxa de juros:** Risco de taxas de juros é o risco de que o valor justo dos fluxos de caixa futuros de um instrumento financeiro flutue devido a variações nas taxas de juros de mercado. A exposição da Companhia ao risco de mudanças nas taxas de juros de mercado refere-se, principalmente, às obrigações de longo prazo sujeitas a taxas de juros variáveis. O risco de taxa de juros é gerenciado através de monitoramento das projeções futuras das taxas que incidem sobre seus empréstimos e financiamentos e debêntures, bem como sobre as suas operações de arrendamento mercantil operacional (não registradas no balanço). Para mitigar esse risco, são utilizados derivativos que visam minimizar eventuais impactos negativos de variações de taxas de juros aplicadas em seus empréstimos, financiamentos, debêntures e arrendamentos mercantis. **Sensibilidade à taxa de juros:** A tabela abaixo demonstra a sensibilidade a uma possível mudança nas taxas de juros, mantendo-se todas as outras variáveis constantes no resultado antes da tributação, o qual é afetado pelo impacto dos empréstimos a pagar sujeitos a taxas variáveis. Para análise de sensibilidade, foi adotado: a) LIBOR atrelado à dívida: média ponderada de 3,63% ao ano. • CDI atrelado à dívida: média ponderada de 15,08% ao ano. • TJLP atrelado à dívida: média ponderada de 8,22% ao ano; Projetos ou o impacto do fluxo de caixa para o ano de 2013 decorrente da variação de 25% e 50% sobre as taxas médias ponderadas, conforme demonstrado a seguir:

	25% ao ano	-25% ao ano	50% ao ano	-50% ao ano
Despesa de juros	63.969	(63.969)	127.938	(127.938)
a.2) Risco de câmbio: O risco de câmbio é o risco de que o valor justo dos fluxos de caixa futuros de um instrumento financeiro flutue devido a variações nas taxas de câmbio. A exposição ao risco de variações nas taxas de câmbio refere-se, principalmente aos empréstimos e financiamentos indexados ao dólar, líquido de investimentos em dólares norte-americano. O risco cambial é administrado por meio de instrumentos financeiros derivativos que possuem cobertura em seu fluxo de caixa líquido, projetados para o período máximo de 6 meses. Também monitoram a exposição líquida em moeda estrangeira constantemente e, quando for apropriado, realizam operações de hedge do fluxo de caixa líquido, projetando para um período máximo de até 12 meses, para minimizar os riscos relacionados com a sua exposição. Em 31 de dezembro de 2013 e 2012, a proteção para 60%, 62% e 64% respectivamente, foi mantida contra a exposição de sua posição líquida em moeda estrangeira.				

A exposição cambial está demonstrada a seguir:

Ativo	31/12/2013	31/12/2012
Caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras	62.727	28.495
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	487.892	275.573
Outros ativos	52.290	10.284
Ativo total	602.909	314.352
Passivo		
Fornecedores	(59.435)	(17.575)
Outros passivos financeiros	-	(116.248)
Empréstimos e financiamentos	(1.228.617)	(1.094.151)
Passivo total	(1.286.052)	(1.227.974)
NDF	199.121	235.003
Exposição líquida	(486.022)	(678.619)

Compromissos não registrados no balanço:

	31/12/2013	31/12/2012
Obrigações futuras decorrentes de arrendamento operacional	4.290.355	3.601.861

Diretoria

Presidente - David Gary Neeleman

Sensibilidade à taxa de câmbio: Em 31 de dezembro de 2013, foi adotado como cenário provável, a taxa de câmbio de fechamento de R\$2,3426/US\$. A partir dos fluxos de caixa projetados para o ano de 2013, incluindo os efeitos dos contratos de derivativos para se proteger dos efeitos da variação cambial,apura-se um incremento no resultado do período decorrente da variação de 25% e 50% sobre a taxa vigente conforme demonstrado a seguir:

	25%	-25%	50%	-50%
R\$2.9283/US\$	R\$1.7570/US\$	R\$3.5139/US\$	R\$1.1713/US\$	
(165.845)	150.160	(344.554)	282.153	

Efeito na variação cambial

a.3) **Riscos relacionados a variações nos preços de combustível da aviação:** A volatilidade dos preços do combustível de aviação é um dos riscos financeiros mais significativos para as companhias aéreas. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2013, o consumo de combustível representa cerca de 37,3% (31 de dezembro de 2012 - 39,7%) dos custos operacionais. O risco de preço de geração de combustível é gerenciado de duas formas: através da contratação de instrumentos financeiros derivativos (até maio de 2013) e através de contratos de preço fixo diretamente com a distribuidora. Como parte da proteção contra as flutuações dos preços dos combustíveis, foram contratados instrumentos financeiros derivativos. Em 31 de dezembro de 2013, não havia contratos a termo (NDF) de combustível WTI. A ALAB e a TRIP possuem um contrato de exclusividade no fornecimento de combustível de aviação com um fornecedor, no qual são definidas as condições de preço e pagamento, nível de consumo, dentre outras condições comerciais. O contrato possui condições de negociação que entende tratar-se de um contrato de compra normal, não existindo instrumentos embutidos no mesmo. **Sensibilidade ao preço do combustível:** A tabela abaixo demonstra a sensibilidade a uma possível mudança no preço do combustível de aviação no resultado. Foi adotado como cenário provável o preço médio por litro de combustível de aeronaves e projetado o impacto no resultado, resultante de uma variação de 25% e 50% no preço do combustível de aviação, sendo:

	25% ao ano	-25% ao ano	50% ao ano	-50% ao ano
Custo com OAV	287.419	(284.882)	573.568	(571.030)

b) **Risco de crédito:** O risco de crédito é inerente às atividades operacionais e financeiras, principalmente representados nas rubricas de: contas a receber, caixa e equivalentes de caixa, incluindo depósitos bancários. O risco de crédito do "contas a receber" é composto por valores a vencer das maiores administradoras de cartões de crédito e também por contas a receber de agências de viagens, vendas parceladas. É prática, avaliar os riscos das contrapartes em instrumentos financeiros e diversificar a exposição. Os instrumentos financeiros são realizados com contrapartes que possuem rating mínimo A na avaliação feita pelas agências S&P e Fitch, ou, na sua grande maioria, são contratados em bolsa de valores de mercadorias e futuros, o que mitiga substancialmente o risco de crédito. No que diz respeito às aplicações financeiras e demais investimentos, a política é trabalhar com instituições financeiras de primeira linha. c) **Risco de liquidez:** Risco de liquidez é o risco de não possuir recursos líquidos suficientes para honrar seus compromissos financeiros, em decorrência de descausamento de prazo ou de volume entre os recebimentos e pagamentos previstos. Para administrar a liquidez do caixa em moeda nacional e estrangeira, são estabelecidas premissas de desembolsos e recebimentos futuros, sendo monitoradas diariamente pela área de tesouraria. Os recursos são aplicados em ativos líquidos (CDBs e LCAs) e em termo prática, que o prazo médio ponderado de sua dívida não exceda o prazo médio ponderado do portfólio de investimentos. São utilizados instrumentos financeiros derivativos com bancos de primeira linha para fins de administração do caixa. **Gestão do capital:** Os ativos podem ser financiados por capital próprio ou capital de terceiros. A opção por capital próprio seja feita, esta pode utilizar recursos provenientes de aportes de capital pelos acionistas. A utilização de recursos de terceiros será sempre uma opção a ser considerada, assegurando quando a Administração entender que este custo será menor que o retorno gerado pelo ativo adquirido. É importante apenas registrar que seja mantida uma estrutura de capital eficiente, que propicie solidez financeira e ao mesmo tempo viabilize seu plano de negócios. Vale ressaltar que por ser uma indústria de capital intensivo, com investimentos consideráveis em ativos de alto valor agregado, é natural que empresas do setor de aviação apresentem um grau de alavancagem elevado. O capital é gerenciado por meio de índices de alavancagem, que é definido como endividamento líquido dividido pela soma do endividamento financeiro líquido e patrimônio líquido total. A Administração procura manter esta relação em níveis iguais ou inferiores aos níveis da indústria. A Administração inclui na dívida líquida os empréstimos e debêntures menos caixa e equivalentes de caixa, caixa restrito, aplicações financeiras e aplicações financeiras vinculadas. A estrutura do capital é formada pelo endividamento líquido, definido como o total de empréstimos e financiamentos, líquido de caixa e equivalentes de caixa e outros ativos financeiros de curto prazo e pelo capital que é definido como o patrimônio líquido total dos acionistas e endividamento líquido. A Companhia e suas controladas não estão sujeitas a nenhuma necessidade de capital imposta externamente. O capital total é definido como o total do patrimônio líquido somado a dívida líquida como segue:

	31/12/2013	31/12/2012
Patrimônio líquido	476.313	351.031
Caixa e equivalentes de caixa	(546.283)	(271.116)
Caixa restrito	-	(84.288)
Aplicações financeiras	(110.591)	(10.672)
Aplicações financeiras vinculadas	(157.483)	(101.320)
Empréstimos e financiamentos	3.034.695	2.989.175
Dívida líquida	2.220.338	2.521.779
Capital total	2.696.651	2.872.810
26. Receita:	31/12/2013	31/12/2012
Receita		
Transporte de passageiros	4.895.167	2.547.640
Outras receitas	619.621	293.399
Receita bruta	5.514.788	2.840.979
Impostos incidentes sobre:		
Transporte de passageiros	(227.625)	(92.989)
Outras receitas	(53.008)	(30.635)
Total de impostos	(280.633)	(123.624)
Receita líquida	5.234.155	2.717.355

27. Custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas:

	31/12/2013	31/12/2012		
Custos dos serviços prestados	Despesas comerciais	Despesas administrativas	Total	Total
Combustível de aviação	(1.779.300)	-	(1.779.300)	(1.073.261)
Salários e benefícios	(637.249)	(15.452)	(150.630)	(510.435)
Arrendamento mercantil de aeronaves e outros	(512.169)	-	(20.329)	(532.498)
Tarifas aeroportuárias	(285.709)	-	(285.709)	(156.468)
Prestação de serviços de tráfego	(206.459)	-	(206.459)	(130.076)
Comerciais e publicidade	-	(207.759)	-	(317.759)
Material de manutenção e reparo	(331.725)	-	(331.725)	(126.817)
Depreciação e amortização	(182.324)	-	(17.743)	(200.067)
Outras despesas operacionais	(225.884)	-	(193.181)	(419.065)
	(4.160.819)	(223.211)	(381.883)	(4.765.913)
			(4.765.913)	(2.708.714)

28. Resultado financeiro líquido:

	Controladora		Consolidado	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Receita financeira				
Juros sobre aplicações financeiras	159	14	10.869	7.499
Ajuste de valor justo de outros passivos financeiros	17.884	-	47.423	-
Outras	350	4	3.400	2.216
	18.393	18	61.692	9.715
Despesas financeiras				
Juros sobre empréstimos	-	-	(230.882)	(123.153)
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	-	-	(31.499)	(11.697)
Outros	(662)	(53)	(54.081)	(27.825)
	(662)	(53)	(316.462)	(162.675)
Instrumentos financeiros derivativos, líquido				
Variações monetárias e cambiais, líquida	-	-	(12.027)	10.009
	-	-	(105.262)	(37.659)
	-	-	(117.289)	(27.650)
	17.731	(35)	(372.059)	(180.611)

29. Compromissos: a) **Arrendamentos mercantis operacionais:** A Companhia e/ou suas controladas possuem obrigações decorrentes da entrada de novos contratos de arrendamento operacional de aeronaves e motores, totalizando 80 aeronaves (31 de dezembro de 2012 - 71) e 14 motores (31 de dezembro de 2012 - 12). As dívidas relacionadas a compromissos de arrendamento de equipamentos não são refletidas no balanço. Os contratos de arrendamento variam de 60 a 144 meses para a Embraer e ATR. Esses contratos são reajustados com base na variação da cotação do dólar americano. Para esses contratos, apresentamos como garantia cartas de fiança ou depósitos. Os pagamentos mínimos futuros de arrendamentos operacionais, não canceláveis das aeronaves e motores consolidado, são apresentados a seguir:

	31/12/2013	31/12/2012
Até um ano	579.247	419.856
Mais de um ano, até cinco anos	2.137.842	1.549.049
Mais de cinco anos	2.203.266	1.632.956
	4.920.355	3.601.861

Em 31 de dezembro de 2013 o total reconhecido como custo de arrendamento de aeronaves é de R\$465.317 (31 de dezembro de 2012 - R\$183.594). O valor pago no exercício findo em 31 de dezembro de 2013 foi de R\$489.490 (31 de dezembro de 2012 - R\$242.065). Os contratos de arrendamento mercantil operacionais requerem pagamentos periódicos das parcelas dos arrendamentos, que são reconhecidos no resultado do exercício de forma linear pelo prazo total dos arrendamentos. Os pagamentos são indexados ao dólar norte-americano e a maior parte das parcelas são corrigidas pela LIBOR. Os contratos de arrendamentos operacionais da Companhia e de suas controladas não possuem cláusulas restritivas. b) **Compromissos para futuras aquisições de aeronaves:** A Companhia e/ou suas controladas possuem contratos para a aquisição de 30 aeronaves (31 de dezembro de 2012 - 45), onde os seguintes pagamentos futuros serão realizados:

	31/12/2013	31/12/2012
Mais de um ano	723.067	748.763
Até um ano, até cinco anos	1.190.906	1.766.071
	1.913.973	2.514.834

Em 31 de dezembro de 2013, a Companhia e/ou suas controladas possuem 43 opções para aquisição de aeronaves (31 de dezembro de 2012 - 30 opções). **30. Plano de outorga de opção de ações:** Para todos os programas, diretores, gerentes e empregados-chave da Companhia foram selecionados pelo Comitê de Remuneração de acordo com os critérios de elegibilidade. O plano tem o prazo de 48 meses, que se inicia na data da outorga. As opções concedidas são, proporcionalmente, vestidas mensalmente durante o período de 48 meses. Para o primeiro e terceiro programa as opções outorgadas só podem ser exercidas após: (i) a venda da empresa ou (ii) na abertura de capital. Para o segundo programa as opções outorgadas só podem ser exercidas após: (i) anualmente (ii) a venda da empresa ou (iii) na abertura de capital. Em AGE realizada no dia 11 de dezembro de 2009 foi aprovado o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia. De acordo com o plano, o Comitê de Remuneração aprovou, na mesma data, o primeiro programa de Opção de Compra de Ações autorizando a emissão de um total de 2.859.200 opções de ações preferenciais Classe B para administradores, executivos e empregados-chave da Companhia. O plano tem validade de 10 anos, sendo que nenhuma opção poderá ser outorgada após esta data. O valor justo das opções de compra de ações foi estimado na data de concessão das opções utilizando o modelo de precificação de opções Black-Scholes. Em 24 de março de 2011, o Comitê de Remuneração aprovou o Segundo Programa de Opção de Compra de Ações, outorgando 824.000 opções de ações preferenciais Classe B. O preço de exercício das opções dessa 2ª outorga foi calculado utilizando-se a metodologia de fluxo de caixa livre descontado a valor presente da Companhia. Em razão desta outorga de opções adicionais previstas do Segundo Programa, em AGE ocorrida em 27 de abril de 2011, foi aprovado o aditamento ao Estatuto Social da Companhia autorizando o aumento do capital social para até 3.683.200 ações preferenciais Classe B, e aprovou que o número total de ações que possam ser objeto de opções outorgadas não exceda o total 3.683.200 ações preferenciais Classe B. Posteriormente, em reunião realizada em 05 de abril de 2011, o Comitê de Remuneração determinou o encerramento do Primeiro Programa com data de 31 de dezembro de 2010, e criou o terceiro programa de Opção de Compra de Ações, que contempla a outorga de 342.800 ações preferenciais Classe B remanescentes do primeiro programa. O preço do exercício das opções outorgadas no terceiro programa é de R\$12,88. As premissas utilizadas de precificação estão relacionadas a seguir:

	1 programa	2 programa	3 programa
Total de opções concedidas	2.516.400	778.000	328.000
Total de opções vestidas	2.446.407	441.072	164.456
Preço de exercício da opção	R\$6,83	R\$12,88	R\$12,88
Valor justo da opção na data da concessão	R\$3,85	R\$8,32	R\$8,32
Volatilidade estimada do preço da ação	47,67%	54,77%	54,77%
Dividendo esperado	1,10%	1,10%	1,10%
Taxa de retorno livre de risco	8,75%	12,00%	12,00%
Duração da opção (em anos)	10	10	10
Prazo médio (em anos)	7	7	7

As opções de ações existentes estão apresentadas a seguir:

	Opções de ações	Preço do exercício médio ponderado
Saldo em 31 de dezembro de 2011	3.366.400	R\$8,35
Concedidas	248.000	R\$12,88
Saldo em 31 de dezembro de 2012	3.614.400	R\$9,24
Concedidas	8.000	R\$12,88
Saldo em 31 de dezembro de 2013	3.622.400	R\$9,27

No primeiro programa a volatilidade estimada foi calculada com base na volatilidade histórica de ações de companhias aéreas listadas nas bolsas de valores do Brasil e na América Latina. Para o segundo e terceiro programas foi considerada a volatilidade histórica de ações de companhias aéreas listadas na bolsa de valores do Brasil. **31. Provisão para riscos tributários, cíveis e trabalhistas:** A Companhia e suas controladas são parte em processos judiciais de natureza tributária, cível e trabalhista e em processos administrativos. A Administração, baseada na opinião e nas estimativas de seus assessores jurídicos, concluiu que as provisões para riscos tributários, cíveis e trabalhistas são suficientes para cobrir eventuais perdas consideradas prováveis. Quando requerida, a Companhia efetua depósitos judiciais. Essas provisões estão assim demonstradas:

	31/12/2013	31/12/2012
Tributários	22.319	7.805
Cíveis	45.233	29.148
Trabalhistas	6.863	7.013
	74.415	43.966