



Divulgação dos Resultados 1T10

Teleconferências

Português ([Clique aqui para acessar](#))

17 de maio de 2010
11:00h (horário de Brasília)
10:00h (horário de Nova York)

Tel.: 0800 891-5822 (Para ligações do Brasil)
Tel.: + 1 617 614-3523 (Para ligações do Exterior)
Código: 37168633

Replay: +1 617 801-6888
Disponível de 17/05/2010 até 24/05/2010
Código: 7203121

Inglês ([Clique aqui para acessar](#))

17 de maio de 2010
12:30h (horário de Brasília)
11:30h (horário de Nova York)

Tel.: +1 857.350.1679
Código: 6923230

Replay: +1 617 801-6888
Disponível de 17/05/2010 até 24/05/2010
Código: 87221211



A STAR ALLIANCE MEMBER

São Paulo, 15 de maio de 2010 – (BOVESPA:TAMM4, NYSE: TAM) Apresentamos nossos resultados do primeiro trimestre de 2010 (1T10). 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

Criamos uma grande **corporação de multinegócios** ligados à aviação, onde Marco Antonio Bologna é o presidente da holding TAM S/A, com responsabilidade sobre o desenvolvimento dos negócios adjacentes do grupo e seu relacionamento institucional e Libano Miranda Barroso segue presidente da TAM Linhas Aéreas e continuará ocupando o cargo de diretor de Relações com Investidores da TAM S/A. Um importante passo nesse sentido foi a realização da abertura de capital do **Multiplus Fidelidade**. Outro fato foi a aquisição da **Pantanal Linhas Aéreas**. Veja maiores informações e detalhes na seção “Estrutura de Multinegócios” na página 4.

No dia 13 de maio tivemos a cerimônia de integração na **Star Alliance**. Com isso, fazemos parte da maior aliança do mundo, somando 27 empresas, com presença em 181 países e 1.167 aeroportos. Teremos vários benefícios, como aumento de rentabilidade e exposição da marca. Maiores informações na seção “Star Alliance” na página 05.

Nosso Centro Tecnológico, unidade de **MRO (Maintenance, Repair and Overhaul)**, obteve certificação da autoridade aeronáutica do Equador (Dirección General de Aviación Civil) e da autoridade aeronáutica das Antilhas Holandesas (Directorate of Civil Aviation), ampliando nossas possibilidades de prestação de serviços de manutenção. Esse ano já havíamos anunciado a certificação pela autoridade aeronáutica da Argentina e a obtenção do registro de renovação IOSA (IATA Operational Safety Audit) até janeiro de 2012.



Somos a companhia aérea **patrocinadora e transportadora oficial da Seleção Brasileira de Futebol**. Estão voando por todo o país duas aeronaves pintadas com o tema. A pintura foi escolhida pelos internautas em votação e foi realizada por nossa equipe de manutenção em São Carlos. Em maio, o serviço de bordo e de entretenimento passaram a ter novidades relacionadas ao futebol.

Conquistamos o prêmio **“2009 Latin America Deal of the Year”** concedido pelo Airfinance Journal pela emissão de US\$ 300 milhões em bônus garantidos (Senior Guaranteed Notes) (“Bonds”), com vencimento em 2020.

Somos a companhia aérea que mais oferece **opções em meios de pagamento** aos clientes. Através de nosso website www.tam.com.br, o passageiro conta com diversas opções para efetuar o pagamento de sua passagem, como: cartões de crédito, débito em conta, boleto bancário, financiamento em até 48 vezes, além do exclusivo pagamento através da rede de milhares de casas lotéricas espalhadas por todo o país. Na TAM Viagens, os clientes também contam com inúmeras alternativas para pagamento de seus pacotes turísticos. Recentemente assinamos acordo com a Caixa Econômica Federal para financiar compras de clientes pessoa física, correntistas ou não, em até 24 meses. Os clientes também contam com as opções de cartões de crédito, débito, cheques pré datados, entre outros. Nosso objetivo é cada vez mais facilitar o acesso dos passageiros que voam a lazer, seja via meios de pagamento ou preços mais competitivos, sempre oferecendo serviço e qualidade já conhecidos por nossos clientes.

No dia 20 de abril, recebemos o prêmio de **companhia aérea mais querida do Brasil**, concedido pela revista Avião Revue. Essa é a primeira edição do prêmio, organizado pela revista editada pela Motorpress, grupo internacional que também comanda publicações como as alemãs Flug Revue e Aero Kurier.

Para garantir um crescimento sustentável e alinhado às melhores práticas em excelência administrativa e de apuração de resultados, migramos o nosso **ERP (sistema de gestão empresarial)** para uma nova plataforma a qual irá redesenhar a fundação de sistemas da organização, com o intuito de fornecer informações ainda mais precisas e rápidas, que assegurem o cumprimento de nossas metas e contribuam para a sustentabilidade. Essa migração deve trazer diversos benefícios, entre eles uma maior padronização, aumento da produtividade e sinergia entre as áreas envolvidas, gerando ganhos para o crescimento dos negócios.

No primeiro trimestre do ano tivemos uma redução em nossa **pontualidade** que costumamos oferecer aos passageiros. Entendemos que esse é um atributo muito valorizado pelos clientes e sempre buscamos entregar os mais elevados patamares de pontualidade e regularidade. Em 2009 operamos em níveis médios de 90% de pontualidade e nos três primeiros meses de 2010, esses níveis foram de 81% segundo a metodologia da Infraero, que considera atrasos totais acima de 30 minutos. Os principais fatores para essa queda são motivos meteorológicos. No Brasil, registramos um grande volume de chuvas nesse período, e fomos também impactados pelo inverno rigoroso na Europa, prejudicando não só a pontualidade internacional, mas também as conexões domésticas de passageiros vindo do exterior. No mês de abril já observamos uma forte recuperação atingindo 89% de pontualidade nos aproximando dos níveis históricos. De acordo com nossa metodologia, se excluirmos os fatores externos o nosso nível de pontualidade nos quatro primeiros meses do ano sobe para 95%, considerando atrasos acima de 15 minutos.

Em meados de abril uma **erupção vulcânica na Islândia** afetou nossa operação aérea em Londres, Paris, Frankfurt e Milão entre os dias 15 e 21 de abril. Tivemos 56 voos cancelados, o que representou cerca de 2% do total de etapas internacionais no mês. Dia 22 de abril, todos os voos para a Europa operavam normalmente e dia 23 já havíamos reacomodado todos os passageiros que não conseguiram embarcar de Frankfurt, Milão e Paris, sendo que Londres se normalizou em seguida.

Estamos sempre em busca da criação **produtos inteligentes** e que sejam valorizados pelos clientes:

- Criação de serviço **"Bagagem Porta-a-Porta"**, um novo serviço de coleta e entrega de bagagens criado para proporcionar mais conforto e comodidade aos nossos passageiros. O serviço retira a bagagem no endereço de preferência do passageiro e entrega no local de destino escolhido. O serviço pode ser contratado no momento da compra da passagem ou por meio de nossa Central de Atendimento e é disponível 24h por dia, sete dias por semana, incluindo feriados.
- Estamos oferecendo o serviço de **Duty Free em voos internacionais de longo curso** (destinos na Europa e nos Estados Unidos). O catálogo, fornecido pela empresa DFW, sediada em Miami, traz produtos exclusivos e ofertas especiais para os nossos clientes.
- Nossa unidade de cargas cria nova embalagem para transporte de encomendas, a **Big Box**, a nova embalagem tem como objetivo preservar a integridade física da carga, diminuir ocorrências provocadas por excesso de manuseio e evitar extravios e tentativas de furto. Além disso, sua utilização reduz o tempo de carregamento e descarregamento em cerca de 35%.

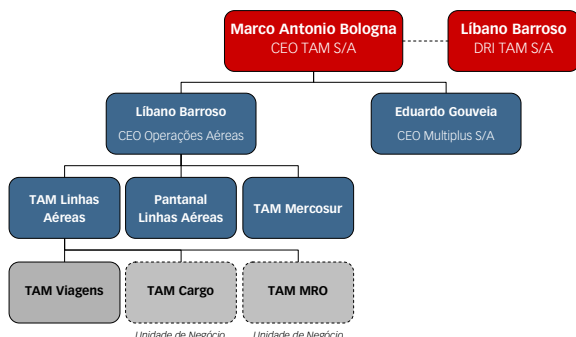
Continuamos desenvolvendo **ações sustentáveis** como as seguintes:

- Algumas rotas internacionais feitas por nossa companhia estão com uma novidade sustentável na classe econômica: a **substituição das embalagens plásticas** em que são servidas as refeições por recipientes feitos de material biodegradável.
- Vamos realizar no segundo semestre deste ano, o primeiro voo de demonstração na América Latina, com **bioquerosene de aviação**, uma mistura de biocombustível de aviação, utilizando óleo de pinhão manso.
- Marcamos presença em **feira de reabilitação e inclusão**. A Reatech é uma feira voltada a pessoas com deficiência física, intelectual, visual, auditiva e múltipla, seus familiares, profissionais da área médica, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

Estrutura de Multinegócios

Concluimos mais uma etapa no processo de reestruturação organizacional, demonstrando nosso comprometimento com o aprimoramento da governança e com a criação de uma grande corporação de multinegócios ligados à aviação. No dia 30 de abril de 2010, foi ratificada a nomeação do executivo Marco Antonio Bologna como presidente da holding TAM S/A, com responsabilidades sobre o desenvolvimento dos negócios adjacentes do grupo e relacionamentos institucionais. Líbano Miranda Barroso segue presidente das

operações aéreas, que englobam TAM Linhas Aéreas, Pantanal Linhas Aéreas, TAM Airlines (Mercosur) e TAM Viagens, além disso, continuará ocupando o cargo de diretor de Relações com Investidores da TAM S/A.



Na TAM Linhas Aéreas, Ricardo Froes chega como o novo vice-presidente de Finanças, Gestão e TI, além disso, em fevereiro, foi restaurada a vice-presidência de Gestão de Pessoas e Conhecimento com a chegada do executivo Cláudio Costa. Recentemente criamos a vice-presidência de Suprimentos e Contratos com a nomeação de José Zaidan Maluf para o cargo, todos se reportando ao presidente, Líbano Barroso.

Multiplus Fidelidade



Ainda na busca pela transparência e melhores práticas de governança corporativa, o executivo Eduardo Gouveia foi apontado para o cargo de presidente do Multiplus Fidelidade, que vinha sendo ocupado por Líbano Barroso desde que a empresa foi criada em outubro de 2009. No início de fevereiro, o Multiplus realizou a sua abertura de capital, tornando-se a primeira empresa do segmento de fidelização a integrar a Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa). Foi captado um montante total de R\$ 692 milhões melhorando nossa posição de caixa. O relatório de resultados do primeiro trimestre do Multiplus Fidelidade pode ser encontrado no site de relações com investidores da empresa (www.multiplusfidelidade.com.br/ri).

Pantanal Linhas Aéreas

Outro passo importante foi a aquisição da Pantanal Linhas Aéreas, anunciada em dezembro de 2009 e aprovada pela Anac em março de 2010. A empresa atende cidades de média densidade nos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná a partir do Aeroporto de Congonhas (SP). A compra foi efetivada por R\$ 13 milhões e é de grande valor estratégico para o grupo, pois com essa aquisição assumimos a liderança no aeroporto de Congonhas, o mais importante do país. Além disso, nos abre uma nova possibilidade de operação no mercado doméstico, atuando em rotas de média densidade, ligando cidades médias aos grandes centros.



Outras etapas do plano de integração já foram realizadas. Estão em operação o *code share* de voos, a manutenção de linha das aeronaves será realizada pela TAM em *total care* e o combustível já está sendo comprado em conjunto com a TAM, gerando uma economia de cerca de 10% para a Pantanal.



A STAR ALLIANCE MEMBER

No dia 13 de maio de 2010, ingressamos à rede Star Alliance, colocando mais uma vez ao alcance do continente sul-americano a maior e mais antiga aliança de companhias aéreas do mundo.

Nos últimos anos, expandimos nossa malha intercontinental para atender a uma variedade de destinos nos Estados Unidos e na Europa, sendo que muitos deles são centros de operações (hubs) da Star Alliance. No total, 27 companhias aéreas compõem a rede Star Alliance, oferecendo mais de 21.050 partidas diárias para 1.167 destinos em 181 países. Com isso nossos serviços serão ampliados e ofereceremos aos clientes uma experiência de viagem prática e integrada, aumentando a gama de benefícios.

Os clientes TAM Fidelidade agora podem acumular e resgatar pontos em voos operados por qualquer companhia aérea membro da Star Alliance. Da mesma forma, os clientes dos programas de fidelização (FFPs) das outras companhias parceiras poderão acumular pontos sempre que voarem pela TAM e poderão resgatar pontos na rede TAM.

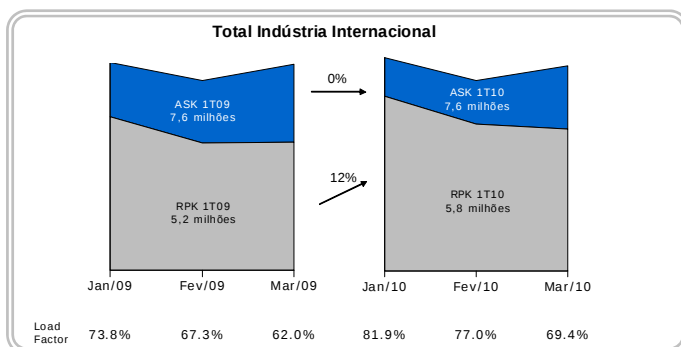
Adicionalmente, os voos operados por nós serão incluídos tanto no Star Alliance Conventions Plus como no Meetings Plus, fortalecendo, assim, a proposta de valor desses produtos. Os organizadores de convenções e eventos baseados na América do Sul podem usar a extensa rede Star Alliance para atender a seus requisitos de viagem. Além disso, organizadores baseados em outras partes do planeta podem agora utilizar a Star Alliance para oferecer transporte aos participantes provenientes de muitos novos destinos na América do Sul.

Passageiros que viajam a passeio também se beneficiarão com a entrada da TAM na Star Alliance. O popular produto RTW (Round the World Fare – Tarifa ao Redor do Mundo) agora oferece várias novas combinações de viagens pelo território brasileiro e sul-americano, assim como mais voos entre o Brasil e a Europa, e entre o Brasil e os Estados Unidos. Para completar, venderemos “Airpasses” na América do Norte e na Europa, permitindo que os clientes comprem viagens aéreas dentro da rede Star Alliance nessas regiões, que trarão grande valor a um preço mais compatível, complementando um trecho de longa distância a partir do Brasil.

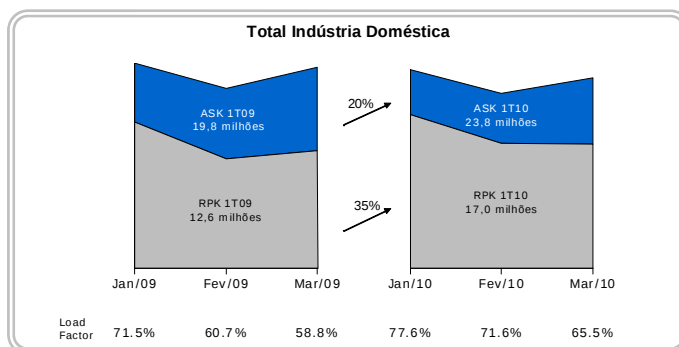
Como resultado, esperamos um incremento de receitas de aproximadamente US\$ 60 milhões por ano. De acordo com outras experiências observadas dentro da própria Star Alliance o volume de passageiros apresenta um incremento entre 3% e 5% após a entrada na aliança. Além disso, pela exposição da marca TAM em todo o mundo, dentro de pouco tempo, seremos reconhecidos como uma companhia aérea global.

Mercado de Aviação

Crescimento da indústria no mercado doméstico e internacional



Mercado total doméstico - Apresentou crescimento na demanda de 35%, quando comparado 1T09 com 1T10, e crescimento de 20% na oferta, no mesmo período. Em decorrência desses fatos, a taxa de ocupação da indústria apresentou uma elevação de 7,8 p.p., atingindo 71,6% no 1T10 versus 63,8% no 1T09.



Mercado total internacional - O mercado internacional apresentou um crescimento na demanda de 12% comparando o 1T10 com 1T09, ao passo que a oferta permaneceu estável no mesmo período. Esses fatores levaram a uma elevação na taxa de ocupação da indústria de 8,4 p.p., de 67,7% para 76,2%, no 1T09 e 1T10, respectivamente.

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)	1T10	1T09	1T10 vs 1T09	4T09	1T10 vs 4T09
Receita Líquida (milhões)	2.603,8	2.617,8	-0,5%	2.497,0	4,3%
Despesas operacionais totais (milhões)	2.507,6	2.486,2	0,9%	2.370,8	5,8%
EBIT (milhões)	96,3	131,6	-26,8%	126,2	-23,7%
EBIT Margem %	3,7	5,0	-1,3 p.p.	5,1	-1,4 p.p.
EBITDA (milhões)	256,9	303,1	-15,2%	261,7	-1,9%
EBITDA Margem %	9,9	11,6	-1,7 p.p.	10,5	-0,6 p.p.
EBITDAR (milhões)	376,5	476,1	-20,9%	373,1	0,9%
EBITDAR Margem	14,5	18,2	-3,7 p.p.	14,9	-0,5 p.p.
Lucro Líquido (milhões)	-58,1	25,7	-	-334,1	82,6%
RASK Geral (centavos)	15,3	16,3	-5,7%	14,9	2,9%
RASK Regular Doméstico (centavos)	12,8	14,1	-8,9%	13,4	-4,1%
RASK Regular Internacional (centavos)	12,4	12,5	-0,2%	9,8	27,2%
RASK Regular Internacional USD (centavos)	6,9	5,4	27,9%	5,6	22,7%
Yield Geral (centavos) ¹	22,1	25,1	-11,8%	21,7	2,0%
Yield Regular Doméstico (centavos)	19,7	23,6	-16,5%	20,7	-4,7%
Yield Regular Internacional (centavos)	16,2	17,4	-6,7%	13,0	25,4%
Yield Regular Internacional USD (centavos)	9,0	7,5	19,7%	7,5	20,9%
Load Factor %	72,1	67,1	5,0 p.p.	71,4	0,7 p.p.
Load Factor Doméstico %	69,3	64,2	5,1 p.p.	68,8	0,5 p.p.
Load Factor Internacional %	76,6	71,6	5,0 p.p.	75,5	1,0 p.p.
CASK (centavos)	14,8	15,4	-4,3%	14,2	4,3%
CASK exceto combustível (centavos)	10,1	11,1	-9,3%	9,8	2,6%
CASK USD (centavos)	8,2	6,7	22,7%	8,1	0,6%
CASK USD exceto combustível (centavos)	5,6	4,8	16,3%	5,7	-1,0%

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

¹ Considera receitas de passageiros, cargas e outras

Receita por tipo de serviço prestado

(Em milhões de Reais)	1T10	1T09	1T10 vs 1T09	4T09	1T10 vs 4T09
Receita Doméstica					
Pax Regular	1.366,8	1.381,3	-1,0%	1.406,4	-2,8%
Pax Fretamento	29,9	61,2	-51,1%	26,3	13,6%
Total	1.396,8	1.442,5	-3,2%	1.432,8	-2,5%
Receita Internacional					
Pax Regular	814,7	795,1	2,5%	638,8	27,5%
Pax Fretamento	1,1	1,7	-36,6%	0,9	15,2%
Total	815,8	796,9	2,4%	639,8	27,5%
Receita Cargas					
Carga Doméstica	115,5	97,9	18,0%	125,4	-7,8%
Carga Internacional	140,4	110,5	27,1%	149,6	-6,1%
Total	256,0	208,4	22,8%	274,9	-6,9%
Outras receitas operacionais					
Parcerias com o Cartão Fidelidade	135,0	184,9	-27,0%	113,7	18,8%
Agenciamento de viagem e turismo	14,3	14,7	-3,0%	12,9	11,0%
Bilhetes vencidos e outros	90,8	64,2	41,6%	120,5	-24,6%
Total	240,1	263,8	-9,0%	247,0	-2,8%
Receita Bruta	2.708,6	2.711,5	-0,1%	2.594,5	4,4%

Receita Bruta

Diminuição de 0,1% no 1T10 comparado com 1T09, atingindo R\$ 2.708,6 milhões, devido à:

Receita doméstica

Diminuição de 3,2%, atingindo R\$ 1.396,8 milhões, devido à redução do yield regular em 16,5%. A redução do yield se deve a um retorno tardio do passageiro voando a negócios, ao aumento da etapa média doméstica em 4,4%, com o aumento de vôos diretos evitando os *hubs*, e por uma forte base de comparação, já que o 1T09 foi o mais elevado do ano. A redução do yield foi parcialmente compensada pelo aumento da demanda em RPKs em 18,5%, que combinado ao crescimento da oferta em ASKs em 8,7%, elevou nossas taxas de ocupação em 5,1 p.p. para 69,3%. Com a combinação desses fatores, nosso RASK reduziu 8,9% para R\$ 12,8 centavos.

Receita internacional

Aumento de 2,4% atingindo R\$ 815,8 milhões. Nosso yield regular em dólares subiu 19,7% devido à recuperação da economia, trazendo de volta o passageiro voando à negócios e permitindo a elevação das tarifas médias em dólares, enquanto o yield regular em reais reduziu 6,7%, em virtude da apreciação do real frente ao dólar em 22,0% na média do período. Aumentamos a demanda 9,8% e a oferta em 2,7%, elevando as taxas de ocupação em 5,0 p.p. para 76,6%. Nosso RASK, em reais, ficou praticamente estável, enquanto em dólares aumentou 27,9%

Receita cargas

Aumento de 22,8%, atingindo R\$ 256,0 milhões, mostrando fortes sinais de recuperação da economia global, combinados com uma apreciação do real 22,0% na média do período, impactando nossas operações internacionais. Além disso, em março registramos a maior receita em um único mês da história.

Outras receitas

Redução de 9,0% atingindo R\$ 240,1 milhões, devido à diminuição de vendas de pontos do programa fidelidade, em função do impacto da apreciação do real em 22,0% sobre os pontos vendidos para instituições financeiras, que são precificados em dólar, além da eliminação da receita em função da consolidação do programa de fidelização de clientes compensado parcialmente pelo aumento de 41,6% em bilhetes vencidos e outros.

Pelo conceito aplicado à consolidação, os pontos concedidos no Programa são reconhecidos como receita, com base no seu valor justo estimado. Essa receita é diferida na data em que o bilhete é vendido e reconhecida no resultado do período somente quando os pontos são resgatados e os passageiros transportados. A receita reconhecida é líquida dos pontos que a empresa espera que não sejam resgatados. Esse ajuste reflete a adequação das práticas contábeis internacionais para contabilização de programas de consolidação.

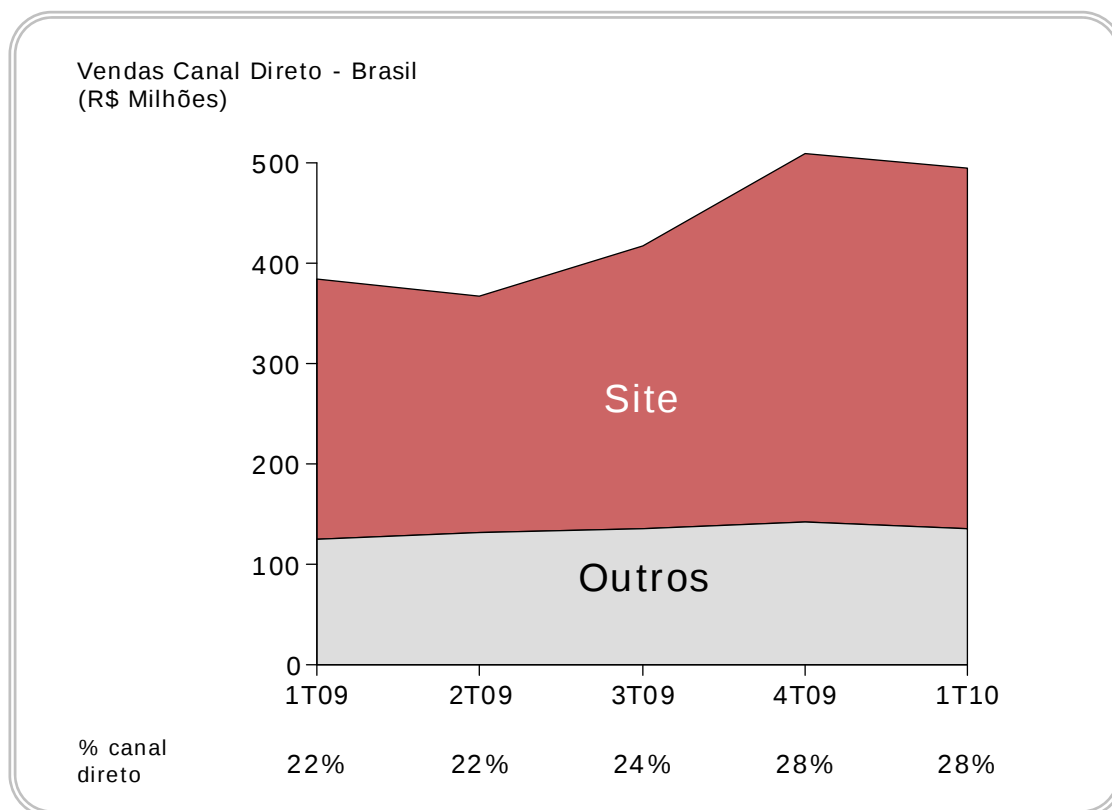
Venda de passagens

Como sinal de recuperação da economia brasileira, registramos em março o maior valor de venda realizada no Brasil dos últimos 15 meses, desde o início da crise econômica ao final de 2008. Esse é um sinal do aumento do fluxo de clientes com a intenção de voar.

Das vendas realizadas no Brasil, registramos no 1T10 um índice de 28,1% via canais diretos, onde não há custos comerciais. Esse índice é 6,0 p.p. maior do que o mesmo período do ano anterior e em linha com o trimestre anterior. Nosso *website* é o principal canal de venda direta, e foi responsável por 20,4% das vendas no 1T10, 5,6 p.p. acima do 1T09.

Após a implementação da plataforma Amadeus Altéa, no quarto trimestre do ano passado, atingimos um novo patamar de vendas pelo *website*, já que as buscas por passagens ficaram muito mais amigáveis com a implementação do FlexPricer Amadeus, possibilitando visualizar tarifas e comparação de datas, uma ferramenta muito importante quando o passageiro é flexível a datas.

Veja a evolução das vendas através dos canais diretos no Brasil:



Demonstrativo de Resultado

(Em milhões de Reais)	1T10	1T09	1T10 vs 1T09	4T09	1T10 vs 4T09
Receita operacional bruta	2.708,6	2.711,5	-0,1%	2.594,5	4,4%
Receitas de voo	2.468,5	2.447,7	0,8%	2.347,5	5,2%
Doméstica	1.396,8	1.442,5	-3,2%	1.432,8	-2,5%
Internacional	815,8	796,9	2,4%	639,8	27,5%
Carga	256,0	208,4	22,8%	274,9	-6,9%
Outras receitas operacionais	240,1	263,8	-9,0%	247,0	-2,8%
Deduções e impostos sobre vendas	(104,8)	(93,8)	11,7%	(97,5)	7,4%
Receita líquida operacional	2.603,8	2.617,8	-0,5%	2.497,0	4,3%
Despesa dos serviços prestados e operacionais					
Combustíveis	(794,8)	(695,1)	14,3%	(724,9)	9,6%
Despesas de comercialização e marketing	(214,5)	(157,6)	36,1%	(251,8)	-14,8%
Arrendamento de aeronaves e equipamentos	(119,6)	(173,0)	-30,9%	(111,4)	7,3%
Pessoal	(531,9)	(521,4)	2,0%	(472,1)	12,7%
Manutenção e revisões (exceto pessoal)	(155,3)	(210,3)	-26,2%	(102,0)	52,2%
Serviços prestados por terceiros	(194,1)	(203,4)	-4,6%	(222,5)	-12,8%
Tarifas de pouso e decolagem e de auxílio à navegação	(146,3)	(145,6)	0,5%	(141,4)	3,5%
Depreciações e amortizações	(160,6)	(171,5)	-6,4%	(135,5)	18,5%
Seguro de aeronaves	(13,0)	(15,9)	-18,1%	(16,0)	-18,5%
Outros	(177,4)	(192,3)	-7,8%	(193,1)	-8,1%
Total das despesas dos serviços prestados e operacionais	(2.507,6)	(2.486,2)	0,9%	(2.370,8)	5,8%
EBIT	96,3	131,6	-26,8%	126,2	-23,7%
Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível	(10,4)	-62,4	83,3%	65,1	-
Ganho (perda) na reavaliação de aeronaves	-	0,0	-	-723,1	-
Lucro após movimentos nos valores de mercados dos derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves	85,9	69,2	24,1%	-531,8	-
Receita Financeira	516,3	261,8	97,2%	250,2	106,3%
Despesa Financeira	(679,3)	-290,8	133,6%	-222,0	-206,0%
Lucro antes do imposto de renda e contribuição social	(77,1)	40,2	-	-503,6	84,7%
Imposto de renda e contribuição social	20,8	-13,9	-	169,7	-87,7%
Lucro antes da participação de acionistas minoritários	(56,3)	26,3	-	-333,9	83,1%
Participação de acionistas minoritários	(1,8)	-0,6	183,0%	-0,2	674,6%
Lucro líquido do período	(58,1)	25,7	-	-334,1	82,6%

Principais Receitas e Despesas por ASK

(Em centavos de Reais por ASK)

	1T10	1T09	1T10 vs 1T09	4T09	1T10 vs 4T09
Receita operacional bruta	15,95	16,84	-5,3%	15,49	3,0%
Receitas de voo	14,54	15,20	-4,4%	14,02	3,7%
Doméstica	8,23	8,96	-8,2%	8,56	-3,8%
Internacional	4,80	4,95	-2,9%	3,82	25,8%
Carga	1,51	1,29	16,5%	1,64	-8,2%
Outras receitas operacionais	1,41	1,64	-13,7%	1,47	-4,1%
Deduções e impostos sobre vendas	(0,62)	(0,58)	5,9%	(0,58)	5,9%
Receita líquida operacional (RASK)	15,34	16,26	-5,7%	14,91	2,9%
Despesa dos serviços prestados e operacionais					
Combustíveis	(4,68)	(4,32)	8,4%	(4,33)	8,1%
Despesas de comercialização e marketing	(1,26)	(0,98)	29,1%	(1,50)	-16,0%
Arrendamento de aeronaves e equipamentos	(0,70)	(1,07)	-34,4%	(0,67)	5,9%
Pessoal	(3,13)	(3,24)	-3,2%	(2,82)	11,1%
Manutenção e revisões (exceto pessoal)	(0,91)	(1,31)	-30,0%	(0,61)	50,1%
Serviços prestados por terceiros	(1,14)	(1,26)	-9,5%	(1,33)	-14,0%
Tarifas de pouso e decolagem e de auxílio à navegação	(0,86)	(0,90)	-4,7%	(0,84)	2,1%
Depreciações e amortizações	(0,95)	(1,07)	-11,2%	(0,81)	16,9%
Seguro de aeronaves	(0,08)	(0,10)	-22,4%	(0,10)	-19,6%
Outros	(1,04)	(1,19)	-12,5%	(1,15)	-9,4%
Total das despesas dos serviços prestados e operacionais (CASK)	(14,77)	(15,44)	-4,3%	(14,16)	4,3%
Spread (RASK - CASK)	0,57	0,82	-30,6%	0,75	-24,8%

Despesas operacionais

Aumento de 0,9%, atingindo R\$ 2.507,7 milhões no 1T10 comparado com 1T09, em função principalmente das despesas com combustíveis e comercialização e marketing. O aumento foi compensado parcialmente, pela redução em arrendamentos de aeronaves e manutenção. O CASK reduziu 4,3% atingindo R\$ 14,8 centavos e o CASK excluindo as despesas com combustível reduziu 9,3%, atingindo R\$ 10,1 centavos.

Combustível

Aumento de 14,3%, atingindo R\$ 794,8 milhões, principalmente pelo aumento de 7,0% no preço médio por litro e aumento de 6,9% no volume consumido, devido ao aumento de 4,9% na quantidade de horas voadas. O aumento foi parcialmente compensado pela apreciação do real frente ao dólar em 22,0% na média do trimestre, comparada ao mesmo período do ano anterior, e pelo aumento da etapa média em 2,8%. Por ASK aumentaram 8,4%.

Comercialização e marketing

Aumento de 36,1%, atingindo R\$ 214,5 milhões, principalmente devido ao aumento da participação das receitas internacionais e de cargas, onde o comissionamento aos agentes é maior e pela fraca base de comparação, já que no 1T09 todas as ações de marketing foram canceladas devido à crise. Em relação à receita líquida, passou de 6,0% no 1T09 para 8,2% no 1T10. Por ASK aumentaram 29,1%.

Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos

Redução de 30,9%, atingindo R\$ 119,6 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 22,0% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009, além da redução de uma aeronave classificada como leasing operacional, quando excluímos os ATR-42. Por ASK reduziram 34,4%.

Pessoal

Aumento de 2,0%, atingindo R\$ 531,9 milhões, em função do reajuste salarial ao final de 2009 em 6%, enquanto o número médio de funcionários do período ficou praticamente estável. O aumento foi parcialmente compensado pelos efeitos provenientes dos ganhos de produtividade resultante da readequação de nosso quadro de pessoal ocorrida ao longo de 2009. Por ASK reduziram 3,2%.

Manutenção e reparos (exceto pessoal)

Redução de 26,2%, atingindo R\$ 155,3 milhões, devido principalmente à apreciação do real em relação ao dólar em 22,0% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009, pela menor quantidade de motores narrow body em revisão e pelo aumento da etapa média em 2,8%, parcialmente compensada pelo aumento de nossa frota em 3 aeronaves (excluindo ATR-42) e pelo aumento de horas voadas totais em 4,9%. Por ASK reduziram 30,0%.

Serviços de terceiros

Redução de 4,6%, atingindo R\$ 194,1 milhões, principalmente em função da redução de custos com assessorias e consultorias, efeito da otimização de processos internos. Por ASK diminuíram 9,5%.

Tarifas de pouso e decolagem e auxílio à navegação

Aumento de 0,5%, atingindo R\$ 146,3 milhões, devido ao aumento de 2,1% no número de etapas e de 5,0% em quilômetros voados no período, parcialmente compensados pelo efeito da apreciação de 22,0% do real frente ao dólar impactando as tarifas de voos internacionais. Por ASK reduziram 4,7%.

Depreciações e amortizações

Redução de 6,4%, atingindo R\$ 160,6 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 22,0% 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. Foi parcialmente compensada pela adição de quatro novas aeronaves à nossa frota classificadas como leasing financeiro. Por ASK reduziram 11,2%.

Seguro de aeronaves

Redução de 18,1%, atingindo R\$ 13,0 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 22,0% na média do 1T10 contra o 1T09. A redução foi parcialmente compensada pelo aumento da frota em 3 aeronaves (excluindo ATR-42), pelo aumento de 13,2% no número de passageiros transportados e pelo aumento de 2,8% no número de etapas realizadas no trimestre. Por ASK reduziram 22,4%.

Outras

Redução de 7,7%, atingindo R\$ 177,5 milhões, ficando 8,1% abaixo do trimestre anterior, devido à finalização da implementação de sistemas relacionados à entrada na Star Alliance. Por ASK reduziram 12,5%.

Resultado financeiro líquido

Despesa financeira de R\$ 163,0 milhões no 1T10 contra uma despesa de 29,0 no 1T09. Veja maiores detalhes na próxima página.

Lucro líquido

Prejuízo líquido de R\$ 58,1 milhões em virtude do exposto acima, que representou uma margem negativa de 2,2% no 1T10, contra uma margem positiva de 0,6% no 1T09.

EBIT

A nossa margem de EBIT foi de 3,7%, atingindo R\$ 96,2 milhões no 1T10, o que representou uma redução de 1,3 p.p. em relação ao 1T09, em consequência da redução de 0,5% na receita líquida aliada a um aumento de 0,9% nos custos operacionais.

EBITDAR

A nossa margem de EBITDAR foi de 14,5%, atingindo R\$ 376,4 milhões no 1T10, o que representou uma redução na margem de 3,7 p.p. em relação ao 1T09, em função de todos os fatores descritos anteriormente em nossas receitas e despesas.

Resultado Financeiro

(Em milhões de Reais)	Período de três meses findos em	
	31 de março de 2010	31 de março de 2009
Receitas financeiras		
Receitas de juros sobre aplicações financeiras	30,0	25,9
Ganhos cambiais	480,2	229,5
Outras	6,1	6,4
Total	516,3	261,8
Despesas financeiras		
Perdas cambiais	(564,6)	(166,4)
Despesas de juros	(104,1)	(117,4)
Outras	(10,6)	(7,0)
Total	(679,3)	(290,8)
Resultado financeiro líquido	(163,0)	(29,0)

Receitas de juros sobre aplicações financeiras

Encerramos o 1T10 com aproximadamente R\$ 2,6 bilhões entre caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras. O rendimento desse montante representou uma receita de juros no valor de R\$ 30 milhões, comparada com uma receita de R\$ 25,9 no 1T09.

Ganhos e Perdas Cambiais

A variação cambial de R\$ 1,74 no final do 4T09 para R\$ 1,78 no final do 1T10, sobre o arrendamento mercantil financeiro totalizou uma despesa líquida de R\$ 26,1 milhões comparada a uma receita líquida de R\$ 15,4.

Despesas de Juros

A nossa despesa total de juros representou R\$ 104,1 milhões, dos quais R\$ 9,6 milhões são referentes aos arrendamentos mercantis e o remanescente se refere aos juros pagos por nossas emissões de debêntures, bonds e outros empréstimos,

Fluxo de caixa

(Em milhões de Reais)	Período de três meses findos em	
	31 de março de 2010	31 de março de 2009
Acréscimo (redução) de caixa líquido pelas atividades:		
Operacionais	(369,0)	226,1
De investimento	13,8	(126,9)
De financiamento	499,0	(154,9)
Acréscimo (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa	143,8	(55,7)

Fluxo de Caixa das atividades operacionais

O caixa consumido nas atividades operacionais foi de R\$369,0 milhões no 1T10 comparado a uma geração de caixa de R\$226,1 milhões no 1T09. A variação se deve principalmente pelo aumento dos ativos financeiros de R\$368,9 e pelo aumento de contas a receber de R\$263,5.

Fluxo de Caixa das atividades de investimento

O caixa líquido proveniente das atividades de investimentos foi R\$13,8 milhões no 1T10 enquanto o 1T09 tivemos um consumo de R\$126,9 milhões principalmente pela baixa de caixa restrito de R\$41,8 que tivemos no trimestre compensados por aquisições de imobilizado e ativos intangíveis num total de R\$38,7.

Fluxo de Caixa das atividades de financiamento

O caixa gerado pelas atividades de financiamento foi de R\$499,0 milhões enquanto no 1T09 o caixa utilizado foi de R\$154,9 milhões principalmente pelos recursos líquidos da oferta pública de ações do Multiplus Fidelidade de R\$657,0 compensados parcialmente por pagamento de dividendos de R\$25,0 e pagamento de arrendamentos mercantis financeiros de R\$126,4.

Impactos da consolidação do Multiplus Fidelidade

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

Ativos e Demonstrativos de Resultado

(Em milhares de Reais)	Operações Aéreas	Multiplus	Combinado	Eliminações	Consolidado
Total do ativo	16.270.679	873.218	17.143.897	(4.011.244)	13.131.653
Receita	2.647.692	40.787	2.688.479	(84.635)	2.603.844
Despesas operacionais	(2.660.838)	(29.844)	(2.690.682)	183.095	(2.507.582)
Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível e reavaliação de aeronaves	(13.145)	10.943	(2.203)	98.460	96.257
Variações do valor justo de derivativos de combustível Ganhos (perdas) na reavaliação de aeronaves				(10.394)	(10.394)
Lucro / (prejuízo) operacional	(13.145)	10.943	(2.203)	88.066	85.863
Receitas financeiras	515.930	358	516.288		516.288
Despesas financeiras	(689.657)	(33)	(689.690)	10.395	(679.295)
Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(186.873)	11.268	(175.605)	98.461	(77.144)
Imposto de renda e contribuição social	31.230	(3.788)	27.442	(6.614)	20.828
Lucro/(prejuízo) do exercício (todas operações continuadas)	(155.643)	7.480	(148.163)	91.847	(56.316)

Endividamento

A dívida total ao final do 1T10 é de R\$ 7.474 milhões. Deste total, 84% são 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 31 de março de 2010	
	Arrendamentos Financeiros	Empréstimos	Debêntures	Bônus seniores	Total	% Total	Arrendamentos não incluídos no balanço	Dívida Total Ajustada
Curto Prazo								
Abr/2010 a Mar/2011	661.983	535.828	430.212	113.352	1.741.376	19%	364.953	2.106.329
Longo Prazo								
2011 (Abr a Dez)	476.925	20.914	385.630	62.991	946.460	10%	261.230	1.207.691
2012	610.607	6.951	473.504	87.778	1.178.841	13%	293.995	1.472.835
2013	592.472	1.574	187.349	87.778	869.173	9%	200.568	1.069.741
2014	583.777	1.175	0	87.778	672.731	7%	115.325	788.056
2015	495.958	1.175	0	87.778	584.912	6%	72.706	657.618
A partir de 2016	2.009.236	7.217	0	1.324.314	3.340.766	36%	64.576	3.405.342
Total	5.430.958	574.834	1.476.695	1.851.771	9.334.259	100%	1.373.353	10.707.613
Efeito do desconto	-682.083	-24.775	-375.855	-777.835	-1.860.549	-20%	0	-1.860.549
Valor contábil	4.748.875	550.059	1.100.840	1.073.936	7.473.710	80%	1.373.353	8.847.063
Em moeda estrangeira	99%	99%	0%	100%	84%		100%	86%
Em moeda local	1%	1%	100%	0%	16%		0%	14%

Incluindo a dívida relacionada aos arrendamentos operacionais que não são consideradas no balanço, o total da dívida sobe para R\$ 8.847 milhões, sendo 86% denominados em moeda estrangeira.

Plano de Malha e Frota

Malha doméstica

Desde o início de 2010, estamos expandindo nossa malha doméstica, criando novos destinos e frequências. Em fevereiro, criamos uma frequência diária adicional de voos partindo de Guarulhos para Natal e para São Luiz. Também em fevereiro, adicionamos a quarta frequência diária entre Brasília e Campo Grande. Em março, retomamos o voo de Congonhas para Comandatuba em duas frequências semanais. Ainda em março o Rio de Janeiro ganhou três novos voos diários com ligação para São Paulo, Porto Alegre e João Pessoa. Esses voos visam reforçar a oferta de assentos e as opções de horários para os passageiros, atendendo ao crescimento da demanda nesses mercados.

Malha internacional

Com a chegada de duas novas aeronaves A330, a primeira em 7 de maio e a segunda no início de junho, num primeiro momento iremos atender a demanda de brasileiros para a Copa do Mundo através de voos fretados. Temos mais de 30 voos vendidos para a África do Sul. Após a Copa do Mundo vamos operar voos fretados para atender a demanda da alta temporada em Orlando, e a partir de agosto, serão integrados à nossa malha aérea para operar dois novos vôos regulares para a Europa, partindo do Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão) com destino a Frankfurt (Alemanha) e Londres (Inglaterra).

Além disso, observando a forte demanda de passageiros na América do Sul, estamos analisando o mercado Colombiano como um potencial novo destino a ser operado. Nossa intenção é iniciar um voo direto para Bogotá no segundo semestre do ano.

Frota atual

Encerramos o ano de 2009 com 132 aeronaves incorporadas em nossa frota. No primeiro trimestre de 2010 recebemos 3 novas aeronaves A319, e juntamente com os 5 ATR-42 da Pantanal, fechamos o trimestre com 140 aeronaves, sendo que dos 5 ATR-42, 2 não estão operacionais.

Modelos	Capacidade	1ºtrimestre					
		Total		Tipo de Leasing			
				Financeiros		Operacionais	
		2010	2009	2010	2009	2010	2009
A330	212 / 213 assentos	16	16	14	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		25	25	23	23	2	2
A319	144 assentos	24	20	15	11	9	9
A320	156 / 174 assentos	81	82	27	27	54	55
A321	220 assentos	5	5	5	5	0	0
Narrow Body		110	107	47	43	63	64
ATR-42	45 assentos	5	0	0	0	5	0
Total		140	132	70	66	70	66

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

Em 31 de março de 2010, divulgamos um novo plano de frota devido à expectativa de crescimento do mercado doméstico brasileiro e também para incorporar a aquisição da Pantanal.

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	25	28			
A320	84	84			
A321	7	9			
Total Narrow Body	116	121	125	129	134
ATR-42	5	5	0	0	0
Total	148	155	156	160	165

Estimativas 2010

Em 31 de março de 2010 apresentamos as nossas estimativas para o ano de 2010. Apesar de um crescimento da demanda do mercado doméstico de 32% de janeiro a abril, continuamos acreditando num crescimento de 14 a 18% para a média de 2010 contra o ano anterior. Em oferta estamos crescendo abaixo das nossas estimativas, e o aumento virá de uma combinação entre chegada de novas aeronaves e aumento de utilização diária das aeronaves. No mercado doméstico já recebemos 3 aeronaves A319 e até o final do ano iremos receber mais 1 A319, 3 A320 e 2 A321. No mercado internacional, o incremento de oferta virá com a chegada de 2 novas aeronaves A330 até o início de junho, que serão utilizadas para atender ao nosso plano de duas novas frequências ou destinos internacionais. Estamos operando até o momento com taxas de ocupação acima das estimativas, lembrando que janeiro e fevereiro são meses historicamente de ocupação mais alta. Nosso CASK excluindo custos com combustível está 9% abaixo do primeiro trimestre de 2009. Até o momento, as premissas utilizadas estão de acordo com nossas estimativas.

		Estimativa 2010	Realizado Jan - Abr
Mercado Doméstico 	Crescimento da demanda (RPK)	14% - 18%	32%
	Crescimento de oferta (ASK)	12%	5%
	Domestico	14%	7%
	Internacional	8%	1%
	Taxa de ocupação	69%	71%
	Doméstica	66%	68%
	Internacional	75%	76%
	Nova frequência ou destino internacional	2	---
	CASK ex-combustível	-6%	-9% ¹
	WTI médio	USD 85	USD 80
Premissas	Taxa dólar média	R\$ 1,81	R\$ 1,79

¹ Considera período de janeiro a março

Tabelas

Dados operacionais da companhia

	1T10	1T09	1T10 vs 1T09	4T09	1T10 vs 4T09
Total					
Passageiros transportados pagos (milhares)	8.292	7.325	13,2%	8.321	-0,4%
RPK (milhões)	12.241	10.805	13,3%	11.959	2,4%
ASK (milhões)	16.979	16.104	5,4%	16.747	1,4%
Taxa de ocupação (Load factor) - %	72,1	67,1	5,0 p.p.	71,4	0,7 p.p.
Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF) - %	69,4	63,7	5,7 p.p.	67,6	1,9 p.p.
Tarifa Média Geral	267	306	-12,7%	249	7,1%
Horas Voadas	148.084	141.139	4,9%	146.678	1,0%
Quilômetros voados (milhares)	89.510	85.245	5,0%	88.009	1,7%
Litros de combustível (milhões)	588.758	550.711	6,9%	578.544	1,8%
Utilização de aeronaves (horas por dia)	12,2	11,9	2,5%	12,1	1,1%
Utilização de aeronaves frota trilha (horas por dia)	12,5	12,6	-1,6%	12,8	-2,4%
Número de Etapas	73.270	71.741	2,1%	72.793	0,7%
Etapa Média	1.222	1.188	2,8%	1.209	1,0%
No. Funcionários	25.048	24.772	1,1%	24.282	3,2%
- TAM Linhas Aéreas	24.246	24.080	0,7%	23.504	3,2%
- TAM Airlines (TAM Mercosur)	486	442	10,0%	475	2,3%
- TAM Viagens	316	250	26,4%	303	4,3%
- Multiplus Fidelidade	55	0	-	0	-
WTI Fechamento (NYMEX) (em US\$/Barril)	83,8	49,7	68,7%	79,4	5,5%
WTI Médio (NYMEX) (em US\$/Barril)	78,9	43,3	82,2%	76,2	3,5%
Taxa dólar de fechamento	1,7810	2,3152	-23,1%	1,7412	2,3%
Taxa dólar médio	1,8024	2,3113	-22,0%	1,7383	3,7%
Mercado Doméstico					
Passageiros transportados pagos (milhares)	7.043	6.202	13,6%	7.118	-1,1%
RPK doméstico (milhões)	7.220	6.232	15,9%	7.024	2,8%
RPK doméstico regular (milhões)	6.938	5.856	18,5%	6.807	1,9%
ASK doméstico (milhões)	10.422	9.713	7,3%	10.213	2,0%
ASK doméstico regular (milhões)	10.088	9.279	8,7%	9.942	1,5%
Taxa de ocupação doméstico (Load factor) - %	69,3	64,2	5,1 p.p.	68,8	0,5 p.p.
Market share - %	42,4	49,5	-7,1 p.p.	43,8	-1,4 p.p.
Mercado Internacional					
Passageiros transportados pagos (milhares)	1.249	1.123	11,3%	1.203	3,8%
RPK internacional (milhões)	5.020	4.573	9,8%	4.935	1,7%
RPK internacional regular (milhões)	5.015	4.569	9,8%	4.930	1,7%
ASK internacional (milhões)	6.557	6.391	2,6%	6.534	0,3%
ASK internacional regular (milhões)	6.546	6.371	2,7%	6.526	0,3%
Taxa de ocupação internacional (Load factor) - %	76,6	71,6	5,0 p.p.	75,5	1,0 p.p.
Market share - %	82,8	85,5	-2,7 p.p.	85,5	-2,7 p.p.

Balanço Patrimonial Condensado

	31 de março de 2010	31 de dezembro de 2009		31 de março de 2010	31 de dezembro de 2009
(Em milhões de Reais)					
Ativo			Passivo		
Circulante			Circulante		
Caixa e equivalentes de caixa	1.219,0	1.075,2	Fornecedores	354,9	431,0
Ativos financeiros mensurados ao valor justo	1.380,0	1.011,0	Passivos financeiros	1.391,8	1.244,7
Contas a receber	1.377,4	1.122,0	Salários e encargos sociais	360,0	307,6
Estoques	189,3	195,1	Receita diferida	1.650,6	1.698,3
Tributos a recuperar	117,9	99,3	Impostos e tarifas a recolher	205,3	179,7
Despesas do exercício seguinte	136,0	148,9	JCP e dividendos propostos	209,0	234,0
Outros ativos circulantes	97,6	143,0	Instrumentos financeiros derivativos	171,8	235,7
	<u>4.517,1</u>	<u>3.794,4</u>	Outros passivos não circulantes	191,4	123,7
				<u>4.534,8</u>	<u>4.454,7</u>
Não Circulante			Não circulante		
Caixa restrito	37,6	79,4	Passivos financeiros	6.081,9	5.924,7
Depósitos em garantia	54,3	59,5	Instrumentos financeiros derivativos	0,0	6,3
Imposto de renda e contribuição social diferidos	645,1	621,8	Receita diferida	91,7	100,2
Pré pagamento de manutenção	400,0	408,6	Provisões	715,3	666,6
Outros ativos não circulantes	38,5	28,5	Programa de recuperação fiscal	390,7	319,7
Imobilizado incluindo pré pagamento de aeronaves	7.056,0	6.910,5	Outros passivos não circulantes	191,2	173,9
Intangível	383,0	241,7		<u>7.470,9</u>	<u>7.191,4</u>
	<u>8.614,5</u>	<u>8.350,1</u>	Total do Passivo	12.005,7	11.646,1
			Patrimônio Líquido		
			Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A.		
			Capital social	675,5	675,5
			Reserva de reavaliação	113,5	116,5
			Outras reservas	636,9	131,6
			Prejuízos acumulados	(485,3)	(428,6)
				<u>940,6</u>	<u>495,0</u>
			Participação dos acionistas não controladores	185,3	3,4
				<u>1.125,9</u>	<u>498,4</u>
			Total do Patrimônio Líquido	1.125,9	498,4
Total do Ativo	13.131,7	12.144,5	Total do Passivo e Patrimônio Líquido	13.131,7	12.144,5

Fluxo de Caixa

(Em milhões de Reais)	Período de três meses findos em	
	31 de março de 2010	31 de março de 2009
Fluxos de caixa das atividades operacionais		
Caixa gerado (utilizado nas) das operações	(292,7)	406,3
Tributos pagos	(1,1)	(83,0)
Juros pagos	(75,2)	(97,2)
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	(369,0)	226,1
Fluxos de caixa das atividades de investimento		
Investimento em caixa restrito	0,0	(124,8)
Resgate do caixa restrito	41,7	0,0
Fluxo de caixa de investimento adquirido	(9,5)	0,0
Recursos na venda de imobilizado	6,3	29,3
Aquisições de imobilizado	(10,3)	(42,8)
Aquisições de ativos intangíveis	(28,4)	(6,5)
Depósitos em garantia		
Reembolsos	5,3	27,3
Depósitos efetuados	0,0	(3,4)
Pré-pagamentos de aeronaves		
Reembolsos	28,6	62,8
Pagamentos	(19,9)	(68,6)
Caixa líquido aplicado (utilizado nas) nas atividades de investimento	13,8	(126,9)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento		
Recompra / alienações de ações	2,6	0,0
Recursos líquidos recebidos - IPO Multiplus	657,0	0,0
Dividendos pagos aos acionistas da Companhia	(25,0)	0,0
Empréstimos de curto e longo prazo		
Adições	0,0	23,2
Pagamentos	(9,3)	(37,3)
Arrendamento mercantil financeiro	(126,4)	(140,8)
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento	499,0	(154,9)
Aumento / (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa	143,8	(55,7)
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.075,2	671,8
Caixa e equivalentes de caixa no fim do período	1.219,0	616,1

Glossário

Passageiros transportados pagos

Quantidade total de passageiros que efetivamente pagaram e voaram em todos os vôos 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 vôos 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 vôos, 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 vôo 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, vôo e aterrissagem.

Contato Relações com Investidores

Líbano Miranda Barroso (CEO e Diretor de Relações com Investidores)

Ricardo Froes (CFO)

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 há mais de quatro anos e fechamos o mês de abril de 2010 com 42,1% de market share no mercado doméstico e com 85,4% de market share no mercado internacional. Voamos para 43 cidades do Brasil. Com os acordos comerciais firmados com companhias regionais, chegamos a 82 destinos diferentes do território nacional. As operações para o exterior abrangem vôos diretos para 18 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), La Paz, 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 vôos com companhias internacionais, possibilitando ao passageiro viajar para outros 78 destinos nos EUA, América do Sul e Europa. Pioneiros no lançamento de um Programa Fidelidade para empresa 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 6,9 milhões de membros e já distribuiu 10,6 milhões de bilhetes aéreos por meio do resgate de pontos.

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.