

# Divulgação dos Resultados

## 2T11

### Teleconferências

#### Português

(clique aqui para acessar)  
10 de Agosto de 2011

11:00 (horário de Brasília)

10:00 (horário de Nova Iorque)

Tel.: +55 (11) 3127 4971

Código: TAM

Replay (disponível por 7 dias)

Tel.: +55 (11) 3127 4999

Código: 80435852

#### Inglês

(clique aqui para acessar)  
10 de Agosto de 2011

12:30 (horário de Brasília)

11:30 (horário de Nova Iorque)

Tel.: + 1(888) 771-4371 (EUA)

Tel.: +1(847) 585-4405 (Outros

países)

Código: 30214260

Replay (disponível por 7 dias)

Tel.: +1 (888) 843-7419 (EUA)

Tel.: +1 (630) 652-3042

(Outros países)

Código:30214260#

**São Paulo, 10 de agosto de 2011 – (BM&FBOVESPA: TAMM4, NYSE: TAM)** Apresentamos nossos resultados do segundo trimestre de 2011 (2T11). 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

- **Receita líquida** de R\$ 3,1 bilhões, um aumento de 16,9% comparado com o 2T10, devido principalmente ao aumento nas receitas com passageiros, além da criação do Multiplus
- **EBIT** de R\$ 15,6 milhões representando uma margem de 0,5%, comparado com R\$1,4 milhão e uma margem de 0,1% no 2T10
- **Lucro Líquido** de R\$60,3 milhões revertendo o prejuízo líquido de R\$175,5 milhões no 2T10
- **RASK Geral** de 15,7 centavos de real, 1,9% superior ao 2T10
- **RASK internacional** em dólar de 7,2 centavos, crescimento de 16,9% comparado com o 2T10
- **CASK ex-combustível** de 10,0 centavos de real, uma redução de 3,5% comparado ao mesmo período do ano anterior
- Aumento de 24,7% no número de **passageiros transportados** chegando a 9,6 milhões no segundo trimestre
- **Taxa de ocupação** de 73,9% no 2T11, combinando os mercados doméstico e internacional, um aumento de 6.8 p.p versus o 2T10
- Crescimento de 26,4% na demanda (em **RPKs**) comparando o 2T11 com o mesmo trimestre do ano anterior

## 35 anos

A TAM Linhas aéreas completou em 12 de julho deste ano, 35 anos de história. Neste ano, relembramos o nosso crescimento histórico e a trajetória visionária e pioneira do Comandante Rolim.



Estamos celebrando toda a vida de uma empresa que nasceu regional e tem se tornado global, o que só reforça a nossa Paixão por Voar e Servir e inspira as conquistas do futuro.

## LATAM

Em 13 de agosto de 2010, anunciamos juntamente com a LAN, a assinatura de um acordo não vinculante, delineando a intenção de união das duas holdings em uma única entidade controladora, o Grupo LATAM. Esta combinação formaria um dos 10 mais maiores grupos de companhias aéreas do mundo.

A transação está pendente de aprovação pelo Tribunal de Defesa de la Competencia Libre ("TDLC") no Chile. Em 26 de maio de 2011, ocorreu uma audiência pública programada pela TDLC, onde os interessados forneceram a sua opinião sobre a combinação dos negócios. A resolução do TDLC é esperada em agosto.

## Multiplus

As nossas controladas Multiplus e a TAM Linhas Aéreas celebraram uma antecipação para compra de bilhetes aéreos com entrega futura, totalizando R\$400,0 milhões, mediante a concessão de desconto em relação aos preços contratuais vigentes, em condições de mercado.

## Destaques do Multiplus no 2T11

### Operacionais

- 18,5 bilhões de pontos emitidos, um crescimento de 51,4% sobre 2T10 e de 9,2% versus 1T11
- 10,9 bilhões de pontos resgatados, comparado a 3,2 bilhões de pontos no 2T10 e 9,0 bilhões no 1T11
- Resgates em outros produtos e serviços atingiu Participação de 1,5%
- Breakage médio (12 meses) de 23,3%, versus 23,0% tanto no 2T10 quanto no 1T11

### Financeiros

- Faturamento de pontos de R\$ 354,6 milhões, crescimento de 34,3% versus 2T10 e 4,3% versus 1T11
- Receita Líquida de R\$ 285,1 milhões, versus R\$ 93,5 milhões no 2T10 e a R\$ 242,0 milhões no 1T11
- Lucro Líquido de R\$ 81,2 milhões, versus R\$ 23,1 milhões no 2T10 e R\$ 70,9 milhões no 1T11 (margem de 28,5%)
- Geração de Caixa de R\$ 330,9 milhões, 8,7% maior que 2T10 e 28,9% versus 1T11

### Parcerias

No segundo trimestre foram anunciadas 5 parcerias de coalizão:

- fabricante de móveis Unicasa, que inclui as marcas Dell Anno, Favorita e New
- Droga Raia, a segunda maior rede de drogarias no Brasil
- Icatu Seguros, empresa especializada em seguros de Vida, Previdência, Capitalização, Fundos de Pensão e Administração de Recursos
- Ofertas.com.br, site de compras coletivas com mais 6 milhões de usuários e presente nas 100 maiores cidades do país
- Groupon, empresa de compras coletivas atualmente presente em 47 países

## Bônus Seniores

Nossa subsidiária, a TAM Capital 3 Inc., emitiu US\$ 500 milhões em bônus garantidos (Senior Guaranteed Notes), com vencimento em 2021. Os Bonds pagarão cupons semestralmente a uma taxa de 8,375% ao ano. Os recursos obtidos com os Bonds serão destinados primeiramente para: (i) pagamento de dívidas vincendas; (ii) pré-pagamento de aeronaves; e (iii) propósitos gerais corporativos.

## TRIP

Em 29 de março de 2011, assinamos uma carta de intenções, sem nenhum efeito vinculante com a TRIP Linhas aéreas S.A., com o objetivo de adquirir uma participação minoritária no capital social da TRIP representativa de 31% do seu capital social total, sendo 25% do seu capital social votante e o restante em ações preferenciais.

A TRIP concluiu na semana passada, a implantação de uma nova plataforma tecnológica de reservas, vendas e check in. Essa plataforma permitirá a ampliação e a consolidação do acordo de codeshare entre as empresas.

Informamos que foi concluída, de modo satisfatório, a etapa de due dilligence na TRIP e manteremos nossos acionistas e o mercado em geral informados a respeito da eventual conclusão das negociações.

## Projeto de Varejo

Criamos o site TAM Tips ([www.tamtips.com.br](http://www.tamtips.com.br)), que ajuda o viajante a montar o roteiro ideal e de forma econômica. O site será alimentado com contribuições de usuários e com conteúdo das revistas e TV de bordo da companhia. A ideia é fazer do TAM Tips, um grande portal de conteúdo de viagem.

Lançamos mais uma ferramenta para os clientes que procuram passagens com preços atrativos: o widget Ofertas TAM Desktop. Trata-se de um aplicativo, que funciona na área de trabalho do computador, consulta periodicamente as melhores ofertas disponíveis e emite alerta quando encontra opções compatíveis com as preferências cadastradas pelo cliente.

Essas novidades fazem parte do projeto de varejo lançado em agosto de 2010 com o objetivo de tornar as viagens de avião cada vez mais acessíveis à população brasileira.

## TAM Viagens

Em junho, nossa operadora firmou um convênio com a Caixa Econômica Federal. Por meio dele, os atuais e futuros franqueados têm acesso a linhas de crédito e outros serviços bancários. Um novo investidor, por exemplo, já tem financiamento pré-aprovado no banco, caso seu plano de negócio seja aprovado pela TAM Viagens.

Em julho de 2011 inauguramos a loja número 100 da nossa operadora de turismo, chegando à metade das 200 unidades previstas para serem abertas em todo o Brasil até dezembro deste ano.

## Pantanal

Em julho deste ano encerramos as operações com os ATR-42. As cidades de Bauru, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, serão atendidas por aeronaves Airbus A319. Um dos vôos diários entre os aeroportos Leite Lopes, de Ribeirão Preto, e de São Paulo/Guarulhos, foi estendido de Guarulhos até o aeroporto internacional do Rio de Janeiro/Galeão, conectando o aeroporto Leite Lopes aos dois principais hubs (centros de conexão) de voos domésticos e internacionais do Brasil.

Além disso, a Pantanal iniciou em 1º de junho, voo de ida e volta ligando o aeroporto de Guarulhos a Campo Grande-MS, um novo destino e uma segunda frequência entre São Paulo e Cuiabá-MT, partindo de Guarulhos, fortalecendo a ligação aérea entre as capitais paulista e matogrossense que atualmente já é operada com voos a partir do aeroporto de Congonhas.

## MRO

Nosso Centro de Manutenção MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) completou 50 overhauls de ship-set (conjunto de trens de pouso, composto pelo trem de nariz e dois trens principais). Devido à dificuldade e especificidade do processo, a marca é uma conquista importante da nossa unidade.

Também nesse trimestre, o MRO recebeu uma aeronave A320 da Whitejets Transportes Aéreos, para inspeção e cumprimento dos boletins técnicos. A Whitejets, com sede no Rio de Janeiro, já é cliente do nosso MRO em manutenção de linha, suporte de GSE e reparo de componentes aeronáuticos e confiou a execução dos serviços de manutenção na nossa unidade tecnológica que tem a maior experiência e capacitação em aeronaves Airbus no país.

A TAM MRO, recebeu a certificação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA - European Aviation Safety Agency) autorizando as estações de manutenção de linha em Porto Alegre, Recife, Salvador e Fortaleza a prestar serviços em aeronaves Airbus A330-200 e A330-300 com matrícula naquele continente.

## TAM Cargo

Em maio a TAM Cargo foi reconhecida como melhor empresa no segmento "Logística", na 12ª edição do prêmio anual Excelência em Serviços ao Cliente, organizado pela revista Consumidor Moderno, do Grupo Padrão, em parceria com a consultoria GfK Custom Research Brasil. O ranking foi criado para valorizar as companhias que mais satisfazem os seus clientes.

## Onair

Iniciamos em junho a operação de uma aeronave A319 com o sistema OnAir na Ponte Aérea. Esta foi a primeira vez que os passageiros da rota mais movimentada do país puderam utilizar seus celulares durante o voo. A aeronave voará na Super Ponte (voos entre São Paulo/Congonhas, Rio de Janeiro/Santos Dumont, Curitiba, Porto Alegre, Brasília e Belo Horizonte/Confins) e de São Paulo para destinos do Norte e Nordeste, além de realizar frequências entre Brasília, Manaus, Fortaleza e Salvador.

As 31 aeronaves que realizam voos domésticos já estão sendo equipadas com conectividade a bordo e todas devem ter o sistema instalado até o início do próximo ano.

Além disso, dentro de aproximadamente um ano, nossos clientes poderão utilizar seus dispositivos móveis a bordo da nossa frota internacional, incluindo aeronaves Airbus e Boeing.

## Prêmio e Reconhecimentos

Recebemos diversos prêmios reconhecimento nossa posição entre as principais empresas do mercado mundial de aviação:

Fomos eleita a "**Melhor Companhia Aérea da América do Sul**" e também reconhecida pela "**Excelência em atendimento na América do Sul**" no prêmio "**World Airline Awards**". Este prêmio nos deixou especialmente orgulhosos, principalmente porque os premiados pelo World Airline Awards são escolhidos pelos próprios passageiros.

Conquistamos o **Prêmio de Excelência Operacional nas Américas** na categoria "companhia de grande porte" pelo alto desempenho que obtemos com as aeronaves da família Airbus A320. A escolha dos vencedores pela **Airbus** é baseada na utilização média e na performance operacional das aeronaves A319, A320 e A321 nos últimos dois anos, levando em consideração as características da malha, da região atendida e da operação de cada companhia aérea.

**TAM** e **Multiplus**, duas marcas da holding TAM S.A., estão entre as **25 mais valiosas do País** em 2010. É o que aponta levantamento da consultoria **BrandAnalytics**, publicado pela revista **IstoÉ Dinheiro**. A marca TAM é a mais valiosa do setor aéreo e aparece na 15ª posição do ranking, enquanto a Multiplus está na 21ª.

**Líbano Barroso**, o presidente da TAM Linhas Aéreas, recebeu o prêmio "**Personalidade Brasileira do Ano**" da **Câmara de Comércio do Brasil na França** (CCBF) como um reconhecimento pelas contribuições da nossa companhia às relações econômicas e comerciais entre os dois países.

Na segunda edição do prêmio da revista especializada **Avião Revue**, nossa companhia foi reconhecida em duas categorias importantes: "**Melhor empresa aérea**" e "**Empresa mais querida**". No total, concorreram 47 companhias aéreas que operam regularmente no Brasil, 14 empresas aéreas cargueiras, 20 indústrias aeronáuticas, sete empresas de serviços auxiliares, quatro de manutenção e 15 aeroportos.

## Vulcão Puyehue

Durante junho e julho de 2011, a presença de cinzas vulcânicas provenientes da erupção do vulcão Puyehue no sul do Chile, afetou o tráfego aéreo na região. O impacto nas nossas operações concentrou-se principalmente na operação na América do Sul afetando também, em menor escala, nossa operação doméstica. Estimamos que no total, o impacto dos cancelamentos dos voos foi de aproximadamente R\$ 7 milhões.

## 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)	2T11	2T10	2T11 vs 2T10	1T11	2T11 vs 1T11	Jan - Jun 2011	Jan - Jun 2010	Varição
Receita Líquida (milhões)	3.053,2	2.611,4	16,9%	3.042,5	0,4%	6.095,7	5.215,3	16,9%
Despesas Operacionais Totais (milhões)	3.037,6	2.610,0	16,4%	2.932,3	3,6%	5.969,9	5.137,1	16,2%
EBIT (milhões)	15,6	1,4	-	110,2	-85,8%	125,8	78,2	60,8%
EBIT Margem %	0,5	0,1	0,5 p.p.	3,6	-3,1 p.p.	2,1	1,5	0,6 p.p.
EBITDA (milhões)	202,3	168,1	20,3%	280,2	-27,8%	482,4	425,2	13,5%
EBITDA Margem %	6,6	6,4	0,2 p.p.	9,2	-2,6 p.p.	7,9	8,2	-0,2 p.p.
EBITDAR (milhões)	312,8	289,2	8,2%	380,5	-17,8%	693,2	665,8	4,1%
EBITDAR Margem	10,2	11,1	-0,8 p.p.	12,5	-2,3 p.p.	11,4	12,8	-1,4 p.p.
Resultado Líquido (milhões)	60,3	(174,8)	-	128,8	-53,2%	189,2	(245,7)	-
Resultado por Ação (reais)	0,4	(1,2)	-	0,8	-53,3%	1,2	(1,6)	-
RASK Geral (centavos) <sup>1</sup>	15,7	15,4	1,9%	15,9	-1,6%	15,8	15,4	2,9%
RASK Doméstico (centavos)	11,7	13,0	-9,9%	12,3	-4,9%	12,0	12,8	-6,3%
RASK Internacional (centavos)	11,5	11,1	4,1%	11,7	-2,0%	11,6	11,7	-1,0%
RASK Internacional USD (centavos)	7,2	6,2	16,9%	7,0	2,4%	7,1	6,5	9,2%
Yield Geral (centavos) <sup>1</sup>	22,1	23,9	-7,8%	22,4	-1,7%	22,3	23,0	-3,2%
Yield Doméstico (centavos)	17,8	22,5	-21,0%	18,2	-2,4%	18,0	20,8	-13,5%
Yield Internacional (centavos)	14,1	14,5	-2,4%	14,8	-4,2%	14,4	15,4	-6,0%
Yield Internacional USD (centavos)	8,9	8,1	9,6%	8,9	0,1%	8,8	8,5	3,7%
Load Factor %	73,9	67,1	6,8 p.p.	74,0	0,0 p.p.	73,9	69,6	4,3 p.p.
Load Factor Doméstico %	69,2	61,2	8,0 p.p.	70,4	-1,3 p.p.	69,8	65,2	4,6 p.p.
Load Factor Internacional %	81,4	76,4	5,1 p.p.	79,6	1,8 p.p.	80,5	76,5	4,1 p.p.
CASK (centavos)	15,6	15,4	1,5%	15,4	1,6%	15,5	15,1	2,3%
CASK exceto combustível (centavos)	10,0	10,4	-3,5%	9,8	2,1%	9,9	10,3	-3,6%
CASK USD (centavos)	9,8	8,6	13,9%	9,2	6,2%	9,5	8,4	12,9%
CASK USD exceto combustível (centavos)	6,3	5,8	8,4%	5,9	6,7%	6,1	5,7	6,3%

Obs 1: RASK é líquido de impostos e Yield é bruto de impostos  
<sup>1</sup> Considera receitas de passageiros, cargas e outras

## Demonstrativo de resultado

(Em milhões de Reais)	2T11	2T10	2T11 vs 2T10	1T11	2T11 vs 1T11	Jan - Jun 2011	Jan - Jun 2010	Varição
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>3.175,1</b>	<b>2.726,0</b>	<b>16,5%</b>	<b>3.170,8</b>	<b>0,1%</b>	<b>6.345,9</b>	<b>5.434,6</b>	<b>16,8%</b>
Receitas de passageiros	2.337,4	2.160,0	8,2%	2.372,8	-1,5%	4.710,2	4.372,6	7,7%
Doméstica	1.472,0	1.427,9	3,1%	1.511,2	-2,6%	2.983,2	2.824,6	5,6%
Internacional	865,4	732,2	18,2%	861,6	0,4%	1.727,0	1.547,9	11,6%
Carga	296,9	284,8	4,2%	255,1	16,3%	552,0	540,7	2,1%
Doméstica	140,3	127,1	10,3%	117,7	19,1%	258,0	242,7	6,3%
Internacional	156,6	157,6	-0,6%	137,4	14,0%	294,0	298,0	-1,4%
Outras receitas operacionais	540,9	281,2	92,4%	542,8	-0,4%	1.083,7	521,3	107,9%
Parcerias com Programa Fidelidade	77,0	108,1	-28,7%	103,3	-25,4%	180,3	242,8	-25,7%
Fidelidade (resgate de pontos Multiplus)	265,9	69,1	285,0%	227,0	17,1%	492,9	69,2	612,2%
Agenciamento de viagens e turismo	21,2	14,5	46,3%	14,3	48,3%	35,5	27,4	29,7%
Outros (inclui Bilhetes vencidos)	176,7	89,5	97,4%	198,2	-10,8%	374,9	181,9	106,1%
Impostos e outras deduções	(121,9)	(114,5)	6,5%	(128,3)	-4,9%	(250,2)	(219,3)	14,1%
<b>Receita líquida operacional</b>	<b>3.053,2</b>	<b>2.611,4</b>	<b>16,9%</b>	<b>3.042,5</b>	<b>0,4%</b>	<b>6.095,7</b>	<b>5.215,3</b>	<b>16,9%</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>								
Combustíveis	(1.085,4)	(847,0)	28,1%	(1.057,3)	2,7%	(2.142,6)	(1.641,8)	30,5%
Vendas e marketing	(239,8)	(225,6)	6,3%	(237,6)	0,9%	(477,4)	(438,0)	9,0%
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(110,5)	(121,1)	-8,7%	(100,3)	10,1%	(210,8)	(240,7)	-12,4%
Pessoal	(668,6)	(534,7)	25,1%	(676,0)	-1,1%	(1.344,5)	(1.073,0)	25,3%
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(124,5)	(172,2)	-27,7%	(173,9)	-28,4%	(314,8)	(326,3)	-3,5%
Serviços de terceiros	(225,0)	(193,0)	16,6%	(186,7)	20,5%	(411,7)	(388,4)	6,0%
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(155,3)	(140,2)	10,8%	(164,0)	-5,3%	(319,3)	(286,5)	11,4%
Depreciações e amortizações	(186,7)	(166,7)	12,0%	(169,9)	9,8%	(356,6)	(346,9)	2,8%
Seguro de aeronaves	(12,7)	(13,2)	-3,9%	(11,9)	6,2%	(24,6)	(26,3)	-6,5%
Outras	(229,2)	(196,5)	16,6%	(154,7)	48,2%	(367,6)	(369,2)	-0,4%
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais</b>	<b>(3.037,6)</b>	<b>(2.610,0)</b>	<b>16,4%</b>	<b>(2.932,3)</b>	<b>3,6%</b>	<b>(5.969,9)</b>	<b>(5.137,1)</b>	<b>16,2%</b>
<b>EBIT</b>	<b>15,6</b>	<b>1,4</b>	<b>-</b>	<b>110,2</b>	<b>-85,8%</b>	<b>125,8</b>	<b>78,2</b>	<b>60,8%</b>
Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível	(12,9)	(57,2)	-77,5%	55,8	-123,1%	42,9	(46,6)	-
<b>Resultado após movimentos nos valores de mercados dos derivativos de combustível</b>	<b>2,8</b>	<b>(55,8)</b>	<b>-104,9%</b>	<b>166,0</b>	<b>-98,3%</b>	<b>168,7</b>	<b>31,6</b>	<b>433,5%</b>
Receita Financeira	800,8	353,1	126,8%	252,4	217,2%	1.053,2	869,4	21,1%
Despesa Financeira	(628,2)	(507,1)	23,9%	(167,9)	-274,2%	(796,0)	(1.207,4)	-34,1%
<b>Resultado antes do imposto de renda e contribuição social</b>	<b>175,4</b>	<b>(209,8)</b>	<b>-</b>	<b>250,5</b>	<b>-30,0%</b>	<b>425,9</b>	<b>(306,4)</b>	<b>-</b>
Imposto de renda e contribuição social	(93,7)	41,2	-	(102,5)	8,6%	(196,0)	68,6	-
<b>Resultado antes da participação de acionistas não controladores</b>	<b>81,7</b>	<b>(168,6)</b>	<b>-</b>	<b>148,1</b>	<b>-44,8%</b>	<b>229,9</b>	<b>(237,8)</b>	<b>-</b>
Participação de acionistas não controladores	(21,4)	(6,1)	249,8%	(19,3)	11,2%	(40,7)	(7,9)	414,3%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>60,3</b>	<b>(174,8)</b>	<b>-</b>	<b>128,8</b>	<b>-53,2%</b>	<b>189,2</b>	<b>(245,7)</b>	<b>-</b>

## Resultado operacional por ASK

(Em centavos de Reais por ASK)	2T11	2T10	2T11 vs 2T10	1T11	2T11 vs 1T11	Jan - Jun 2011	Jan - Jun 2010	Varição
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>16,3</b>	<b>16,1</b>	<b>1,5%</b>	<b>16,6</b>	<b>-1,8%</b>	<b>16,5</b>	<b>16,0</b>	<b>2,8%</b>
Receitas de passageiros	12,0	12,7	-5,7%	12,4	-3,4%	12,2	12,9	-5,2%
Carga	1,5	1,7	-9,1%	1,3	14,1%	1,4	1,6	-10,1%
Outras receitas operacionais	2,8	1,7	67,7%	2,8	-2,3%	2,8	1,5	83,0%
Deduções e impostos sobre vendas	(0,6)	(0,7)	-7,2%	(0,7)	-6,8%	(0,6)	(0,6)	0,4%
<b>Receita líquida operacional (RASK)</b>	<b>15,7</b>	<b>15,4</b>	<b>1,9%</b>	<b>15,9</b>	<b>-1,6%</b>	<b>15,8</b>	<b>15,4</b>	<b>2,9%</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>								
Combustíveis	(5,6)	(5,0)	11,7%	(5,5)	0,7%	(5,6)	(4,8)	14,9%
Vendas e marketing	(1,2)	(1,3)	-7,3%	(1,2)	-1,0%	(1,2)	(1,3)	-4,1%
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(0,6)	(0,7)	-20,4%	(0,5)	8,0%	(0,5)	(0,7)	-22,9%
Pessoal	(3,4)	(3,1)	9,0%	(3,5)	-3,0%	(3,5)	(3,2)	10,3%
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(0,6)	(1,0)	-36,9%	(0,9)	-29,8%	(0,8)	(1,0)	-15,1%
Serviços de terceiros	(1,2)	(1,1)	1,6%	(1,0)	18,2%	(1,1)	(1,1)	-6,7%
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(0,8)	(0,8)	-3,4%	(0,9)	-7,1%	(0,8)	(0,8)	-1,9%
Depreciações e amortizações	(1,0)	(1,0)	-2,4%	(0,9)	7,7%	(0,9)	(1,0)	-9,5%
Seguro de aeronaves	(0,1)	(0,1)	-16,3%	(0,1)	4,2%	(0,1)	(0,1)	-17,7%
Outros	(1,2)	(1,2)	1,7%	(0,8)	45,3%	(1,0)	(1,1)	-12,4%
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais (CASK)</b>	<b>(15,6)</b>	<b>(15,4)</b>	<b>1,5%</b>	<b>(15,4)</b>	<b>1,6%</b>	<b>(15,5)</b>	<b>(15,1)</b>	<b>2,3%</b>
<b>Spread (RASK - CASK)</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>871,0%</b>	<b>0,6</b>	<b>-86,1%</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>41,6%</b>

## Comentários de desempenho

### Receita bruta

Aumento de 16,5% no 2T11 comparado com 2T10, atingindo R\$ 3.175,1 milhões, devido à:

#### Receita doméstica de passageiros

Aumento de 3,1%, atingindo R\$ 1.472,0 milhões devido ao crescimento da demanda em RPKs de 30,5%, combinado com a redução de 21% no yield. Nossa oferta em ASKs cresceu 15,4%, elevando a taxa de ocupação em 8,0 p.p. para 69,2%. Com a combinação desses fatores, nosso RASK apresentou redução de 9,9% para R\$ 11,7 centavos. Com a criação da Multiplus estimulamos a utilização de passagens-prêmio e a receita da compra de pontos pela Multiplus na TAM Linhas aéreas é eliminada na consolidação das empresas, porém, tanto os ASKs, quanto os RPKs, continuam inalterados.

#### Receita internacional de passageiros

Aumento de 18,2% atingindo R\$ 865,4 milhões, devido ao crescimento da demanda em RPKs de 21,1% combinado com o aumento de 9,6% do yield em dólares, enquanto o yield em reais reduziu 2,4%. O aumento da oferta foi de 13,6%, elevando nossas taxas de ocupação em 5,1 p.p. para 81,4% no trimestre. Como resultado, o RASK, em dólares, aumentou 16,9%, enquanto em reais aumentou 4,1%.

#### Receita cargas

Aumento de 4,2%, atingindo R\$ 296,9 milhões, como resultado do aumento de 10,3% na receita doméstica combinada a redução de 0,6% na receita internacional, influenciado apreciação do real em 11,0%, quando comparamos a média da taxa de câmbio dos períodos.

#### Outras receitas

Aumento de 92,4% atingindo R\$ 540,9 milhões, devido principalmente à criação do Multiplus, que teve um crescimento em sua receita de 285% comparado com o 2T10, atingindo R\$265,9 milhões no 2T11.

## **Despesas operacionais**

Aumento de 16,4%, atingindo R\$ 3.037,6 milhões no 2T11 comparado ao 2T10. O aumento se deve principalmente ao aumento nas despesas com combustíveis, pessoal, serviço de terceiros e outras. O CASK aumentou 1,5% atingindo R\$ 15,6 centavos e o CASK excluindo as despesas com combustível reduziu 3,5%, atingindo R\$ 10,0 centavos.

### **Combustíveis**

Aumento de 28,1%, atingindo R\$ 1.085,4 milhões, principalmente pelo aumento de 9,8% no preço médio por litro, que reflete a alta de 31,1% no preço do WTI (West Texas Intermediate) médio do trimestre contra o mesmo período do ano anterior; e pelo aumento de 16,8% no volume consumido, devido ao aumento de 9,1% na quantidade de horas voadas e de 6,8 p.p. das taxas de ocupação das aeronaves, o que aumenta o peso transportado. Além do impacto do reconhecimento de créditos de PIS e COFINS no valor de R\$ 143 milhões, conforme nota 8 das nossas demonstrações financeiras. O aumento foi parcialmente compensado pelo aumento da etapa média em 0,9% e pela apreciação do real frente ao dólar em 11% na média do mesmo período. Por ASK aumentaram 11,7%.

### **Vendas e marketing**

Aumento de 6,3%, atingindo R\$ 239,8 milhões. Em relação à receita bruta, reduziu de 8,3% no 2T10 para 7,6% no 2T11, relacionado principalmente a nova metodologia de venda assistida de bilhetes internacionais implementada em outubro de 2010. Antes dessa mudança, a remuneração do agente de viagens fazia parte do valor total do bilhete, atualmente o valor do serviço prestado pelos canais de venda assistida instalados no Brasil passou a ser pago diretamente pelo passageiro no momento da emissão do bilhete internacional. Por ASK reduziram 7,3% no trimestre.

### **Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos**

Redução de 8,7%, atingindo R\$ 110,5 milhões, principalmente devido à apreciação do real em relação ao dólar em 11% na média do trimestre parcialmente compensado pelo aumento de três aeronaves (excluindo os ATRs) classificadas como leasing operacional. Por ASK reduziram 20,4%.

### **Pessoal**

Aumento de 25,1%, atingindo R\$ 668,6 milhões, em função do reajuste salarial de 8,75%, pelo aumento de 11,6% no número de funcionários no período. Aumentamos principalmente funcionários de solo nos aeroportos e tripulantes para garantir a continuidade dos altos níveis de serviço prestados e a satisfação de nossos clientes. Por ASK aumentaram 9,0%.

### **Manutenção e reparos (exceto pessoal)**

Redução de 27,7%, atingindo R\$ 124,5 milhões, devido principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 11% na média do trimestre contra o mesmo período de 2010 e pelo aumento da etapa média em 0,9%, além do impacto da migração de 34 motores para o contrato modalidade power by the hour. Esta redução foi parcialmente compensada pelo aumento de nossa frota em 13 aeronaves e ao aumento de horas voadas totais em 9,1%. Por ASK reduziram 36,9%.

### **Serviços de terceiros**

Aumento de 16,6%, atingindo R\$ 225,0 milhões, devido principalmente: i) aumento dos custos de GDS em função do aumento de 24,7% no volume de passageiros transportados; e ii) aumento dos custos de handling ligado ao aumento da nossa operação, principalmente internacional. Por ASK aumentaram 1,6%.

### **Tarifas de decolagem, pouso e navegação**

Aumento de 10,8%, atingindo R\$ 155,3 milhões, devido ao aumento de 13% no número de etapas e de 14% nos quilômetros voados no período, além de nossa expansão no mercado internacional, onde as tarifas são mais elevadas. O aumento foi parcialmente compensado pelo efeito da apreciação de 11% do real frente ao dólar impactando as tarifas de voos internacionais. Por ASK reduziram 3,4%.

### **Depreciação e amortização**

Aumento de 12,0%, atingindo R\$ 186,7 milhões, principalmente em função da adição de 10 novas aeronaves à nossa frota classificadas como leasing financeiro, parcialmente compensado pela revisão do prazo da vida útil estimada dos bens do ativo imobilizado, já comentada no quarto trimestre de 2010. Por ASK reduziram 2,4%.

### **Seguro de aeronaves**

Redução de 3,9%, atingindo R\$ 12,7 milhões, principalmente pela apreciação do real em relação ao dólar em 11% na média do 2T11 contra 2T10 e devido a melhores condições contratadas em 2011 quando comparamos com 2010. A redução foi parcialmente compensada pelo aumento da frota em 13 aeronaves, pelo aumento de 24,7% no número

de passageiros transportados e pelo aumento de 13,0% no número de etapas realizadas no trimestre. Por ASK reduziram 16,3%.

#### **Outras**

Aumento de 16,6%, atingindo R\$ 229,2 milhões, devido principalmente ao aumento dos gastos com comissaria ligado ao aumento de 24,7% no número de passageiros transportados pagos. Além disso, essa linha também é composta por diversos itens como: indenizações e gastos com passageiros, gastos com equipamentos terrestres, entre outros. Por ASK aumentaram 1,7%.

#### **Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível**

Despesa de R\$ 12,9 milhões no 2T11 contra R\$ 57,2 milhões no 2T10. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível na página 10.

#### **Resultado financeiro líquido**

Receita financeira de R\$ 172,6 milhões no 2T11 contra uma despesa de R\$ 154,0 milhões no 2T10. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível na página 10.

#### **Lucro líquido**

Lucro líquido de R\$ 60,3 milhões em virtude do exposto acima, que representou uma margem de 2,0% no 2T11, contra uma margem negativa de 6,7% no 2T10.

#### **EBIT**

A nossa margem EBIT foi de 0,5% atingindo R\$ 15,6 milhões no 2T11, o que representou um crescimento de 0,5p.p. em relação ao 2T10, em consequência do aumento de 16,9% na receita líquida aliada ao aumento de 16,4% nas despesas operacionais.

#### **EBITDAR**

A nossa margem EBITDAR foi de 10,2%, atingindo R\$ 312,8 milhões no 2T11, o que representou um crescimento de 8,2% em relação ao 2T10, em função de todos os fatores descritos anteriormente em nossas receitas e despesas.

## Resultado financeiro e derivativos de combustível

(Em milhões de Reais)	2T11	2T10	2T11 vs 2T10	1T11	2T11 vs 1T11	Jan - Jun 2011	Jan - Jun 2010	Varição
<b>Receitas financeiras</b>								
Receitas de juros sobre aplicações financeiras	40,6	32,1	26,4%	38,0	6,7%	78,6	62,1	26,5%
Ganhos cambiais	721,3	317,6	127,1%	209,2	244,7%	930,5	797,8	16,6%
Ganhos com instrumentos financeiros - WTI								
Realizado	8,8	-	-	-	-	8,8	-	-
Não Realizado	-	50,4	-	58,5	-100,0%	58,5	110,2	-46,9%
Outras	38,9	3,4	-	5,2	653,3%	44,1	9,4	368,1%
<b>Total</b>	<b>809,5</b>	<b>403,5</b>	<b>100,6%</b>	<b>310,9</b>	<b>160,4%</b>	<b>1.120,5</b>	<b>979,6</b>	<b>14,4%</b>
<b>Despesas financeiras</b>								
Perdas cambiais	(484,6)	(392,1)	23,6%	(57,8)	738,6%	(542,4)	(977,5)	-44,5%
Despesas de juros	(132,6)	(103,1)	28,7%	(97,9)	35,4%	(230,5)	(207,1)	11,3%
Perdas com instrumentos financeiros - WTI								
Realizado	-	(54,5)	-	(2,7)	-	(2,7)	(103,8)	-97,4%
Não Realizado	(21,6)	(53,1)	-	-	-	(21,6)	(53,1)	-
Outras	(11,0)	(12,0)	-8,5%	(12,0)	-8,4%	(23,0)	(22,8)	0,6%
<b>Total</b>	<b>(649,8)</b>	<b>(614,7)</b>	<b>5,7%</b>	<b>(170,4)</b>	<b>281,3%</b>	<b>(820,2)</b>	<b>(1.364,3)</b>	<b>-39,9%</b>
<b>Resultado financeiro líquido e derivativos de combustível</b>	<b>159,7</b>	<b>(211,2)</b>	<b>-</b>	<b>140,5</b>	<b>13,7%</b>	<b>300,3</b>	<b>(384,7)</b>	<b>-178,0%</b>

### Receitas de juros sobre aplicações financeiras

Encerramos o 2T11 com aproximadamente R\$ 2,3 bilhões entre caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras. O rendimento desse montante representou uma receita de juros no valor de R\$ 40,6 milhões, comparada com uma receita de R\$ 32,1 no 2T10. Esse aumento se deve, principalmente, ao aumento da taxa de juros de referência no Brasil (CDI) que subiu de uma média de 9,3% no 2T10 para 11,9% no 2T11.

### Ganhos e perdas cambiais

Totalizou uma receita líquida de R\$ 236,7 milhões comparada a uma despesa de R\$ 74,5 milhões no 2T10, em função da variação cambial de R\$ 1,63 no final do 1T11 para R\$ 1,56 no final do 2T11, principalmente pelo impacto na dívida relacionada aos arrendamentos mercantis financeiros, pois reduz o valor dessa dívida que é denominada em dólares. No mesmo período do ano passado tivemos um desvalorização do real.

### Despesas de Juros

A nossa despesa total de juros representou R\$ 132,9 milhões, referentes aos arrendamentos mercantis e aos juros pagos por nossas emissões de debêntures, bonds e outros empréstimos.

### Ganhos e perdas com instrumentos financeiros - WTI

Encerramos o 2T11 com um ganho líquido realizado com instrumentos financeiros de hedge de R\$ 8,8 milhões. Em função da marcação a mercado das nossas posições de hedge de combustível, a perda não realizada com instrumentos financeiros do 2T11 totalizou R\$ 21,6 milhões.

## Fluxo de caixa

(Em milhões de Reais)	2T11	2T10	2T11 vs 2T10	1T11	2T11 vs 1T11	Jan - Jun 2011	Jan - Jun 2010	Varição
<b>Acréscimo (redução) de caixa líquido pelas atividades:</b>								
<b>Operacionais</b>	131,5	344,8	-61,9%	(105,0)	-	26,5	(24,3)	-
<b>De investimento</b>	(270,3)	(179,6)	50,5%	(109,3)	147,2%	(379,6)	(165,8)	129,0%
<b>De financiamento</b>	467,1	(451,4)	-	(233,6)	-	233,5	47,6	390,5%
<b>Acréscimo (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>328,4</b>	<b>(286,2)</b>	<b>-</b>	<b>(447,9)</b>	<b>-</b>	<b>(119,6)</b>	<b>(142,4)</b>	<b>-16,0%</b>

### Fluxo de Caixa das atividades operacionais

O caixa gerado nas atividades operacionais foi de R\$ 131,5 milhões no 2T11 comparado a uma geração de R\$ 344,8 milhões no 2T10, principalmente pelo impacto do crédito de PIS e COFINS na linha de tributos a recuperar

### Fluxo de Caixa das atividades de investimento

O caixa consumido nas atividades de investimentos foi R\$ 270,3 milhões no 2T11, enquanto no 2T10 foi consumido R\$ 179,6 milhões, principalmente devido a redução de capital de Multiplus no valor de R\$ 161 milhões.

### Fluxo de Caixa das atividades de financiamento

O caixa gerado pelas atividades de financiamento foi R\$ 467,1 milhões, enquanto no 2T10 ocorreu um consumo de R\$ 451,4 milhões, essa variação se deu principalmente devido a captação dos Bonus Seniores no valor de R\$ 777,2 milhões.

## Informações por segmento

Nas tabelas abaixo expomos separadamente os Ativos e o Demonstrativo de Resultado das Operações Aéreas, do Multiplus e da controladora TAM SA, bem como suas eliminações e o resultado consolidado do 2T11.

### Ativos e demonstrativo de resultado

	Operações Aéreas	Multiplus	TAM S.A.	Combinado	Eliminação	Consolidado
<b>Total do ativo</b>	<b>15.191,5</b>	<b>1.013,4</b>	<b>2.963,8</b>	<b>19.168,8</b>	<b>(4.146,2)</b>	<b>15.022,5</b>
<b>Receita Líquida</b>	<b>3.090,4</b>	<b>285,1</b>	<b>-</b>	<b>3.375,5</b>	<b>(322,3)</b>	<b>3.053,2</b>
Despesas operacionais	(3.153,3)	(194,7)	(11,9)	(3.359,9)	322,3	(3.037,6)
Equivalência patrimonial	-	-	74,3	74,3	(74,3)	-
<b>Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível</b>	<b>(62,9)</b>	<b>90,3</b>	<b>62,5</b>	<b>89,9</b>	<b>(74,3)</b>	<b>15,6</b>
Variações do valor justo de derivativos de combustível	(12,9)	-	-	(12,9)	-	(12,9)
<b>Lucro / (prejuízo) operacional</b>	<b>(75,7)</b>	<b>90,3</b>	<b>62,5</b>	<b>77,1</b>	<b>(74,3)</b>	<b>2,8</b>
Receitas financeiras	763,9	33,8	3,0	800,8	(0,0)	800,8
Despesas financeiras	(615,7)	-	(12,5)	(628,2)	0,0	(628,2)
<b>Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social</b>	<b>72,5</b>	<b>124,2</b>	<b>53,0</b>	<b>249,7</b>	<b>(74,3)</b>	<b>175,3</b>
Imposto de renda e contribuição social	(57,9)	(43,0)	7,3	(93,7)	-	(93,7)
<b>Lucro/(prejuízo) do exercício</b>	<b>14,6</b>	<b>81,2</b>	<b>60,3</b>	<b>156,0</b>	<b>(74,3)</b>	<b>81,7</b>

## Endividamento

Na tabela abaixo podemos verificar que a nossa dívida total é composta por arrendamentos financeiros e empréstimos, além de duas emissões de debêntures e duas emissões de bônus seniores e ao final do segundo trimestre de 2011 totalizava R\$ 7.881,3 milhões. Deste total, 86% 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

	Arrendamentos Financeiros	Empréstimos	Debêntures	Bônus seniores	Total	% Total	Arrendamentos não incluídos no balanço	Dívida Total Ajustada
<b>Curto Prazo</b>								
2011	681.202	643.863	384.184	171.105	1.880.354	19%	326.630	2.206.984
<b>Longo Prazo</b>								
2012	325.004	17.620	269.573	70.648	682.845	7%	132.705	815.550
2013	623.452	1.643	173.890	141.304	940.289	9%	203.332	1.143.621
2014	570.790	1.030	160.037	141.304	873.162	9%	132.422	1.005.583
2015	501.654	1.030	144.639	141.304	788.628	8%	84.758	873.386
2016	453.343	1.030	128.017	141.304	723.694	7%	58.191	781.885
A partir de 2016	1.935.070	6.057	112.109	2.176.391	4.229.627	42%	92.107	4.321.734
<b>Total</b>	<b>5.090.515</b>	<b>672.274</b>	<b>1.372.450</b>	<b>2.983.359</b>	<b>10.118.598</b>	<b>100%</b>	<b>1.030.145</b>	<b>11.148.743</b>
<b>Efeito do desconto</b>	<b>-568.011</b>	<b>-16.985</b>	<b>-390.988</b>	<b>-1.261.369</b>	<b>-2.237.353</b>	<b>-22%</b>	<b>0</b>	<b>-2.237.353</b>
<b>Valor contábil</b>	<b>4.522.504</b>	<b>655.289</b>	<b>981.462</b>	<b>1.721.990</b>	<b>7.881.245</b>	<b>78%</b>	<b>1.030.145</b>	<b>8.911.390</b>
Em moeda estrangeira	99%	99%	0%	100%	86%		100%	87%
Em moeda local	1%	1%	100%	0%	14%		0%	13%

Incluindo a dívida relacionada aos arrendamentos operacionais que não são consideradas no balanço, o total da dívida sobe para R\$ 8.911,4 milhões, sendo 87% denominados em moeda estrangeira.

## Hedge de Combustível

### Posição atual

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

	Volume <sup>1</sup>	Strike <sup>2</sup>	Cobertura <sup>3</sup>
2S11	2.715	93	32%
1S12	2.560	94	29%
2S12	1.975	96	22%
1S13	1.200	102	14%
2S13	925	106	10%
1T14	150	106	3%
<b>Jul11 – Jun12</b>	<b>5.275</b>	<b>94</b>	<b>30%</b>
<b>Jul12 – Jun13</b>	<b>3.175</b>	<b>99</b>	<b>18%</b>
<b>Jul13 – Mar14</b>	<b>1.075</b>	<b>106</b>	<b>8%</b>

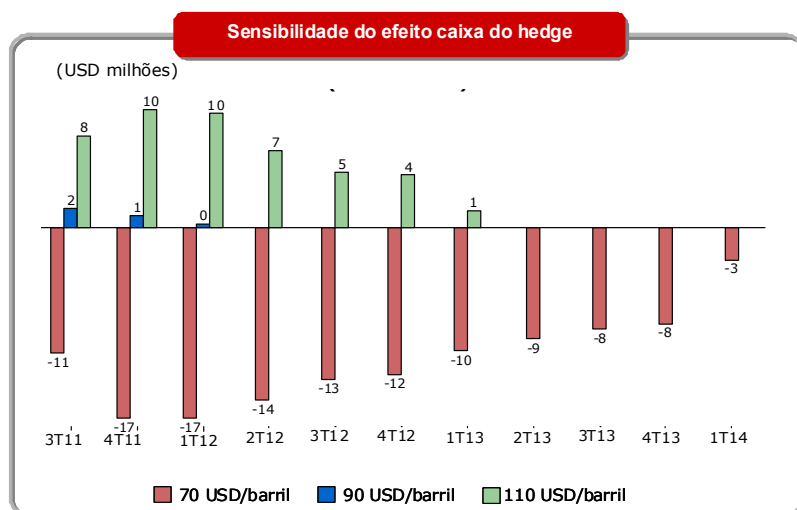
1 – Volume em milhares de barris  
 2 – Strike médio (USD/barril)  
 3 – Cobertura do consumo projetado

Em junho, realizamos nova reestruturação de algumas de nossas operações. A reestruturação consistiu (i) na redistribuição de datas de vencimento durante um período mais longo, ampliando o horizonte de proteção; e (ii) redução dos preços de exercício. Com esta ação, buscamos alongar o período de cobertura das operações com instrumentos financeiros derivativos.

Para os próximos 12 meses temos cobertura para 30% do consumo a um strike médio de US\$ 94 por barril. Entre julho de 2012 e junho de 2013, nosso percentual de cobertura é de 18% do consumo projetado e strike médio de US\$ 99 por barril.

### Impacto no fluxo de caixa

Com base na tabela acima, apresentamos uma análise de sensibilidade do efeito caixa das nossas posições de hedge até o primeiro trimestre de 2014, simulando os valores de WTI médios em 70, 90 e 110 dólares por barril. Podemos verificar que nos níveis em torno de US\$ 90 por barril, nosso fluxo de caixa fica praticamente estabilizado e com o barril de petróleo acima desse valor passamos a ter ganhos de caixa.



### Derivativos Multiplus

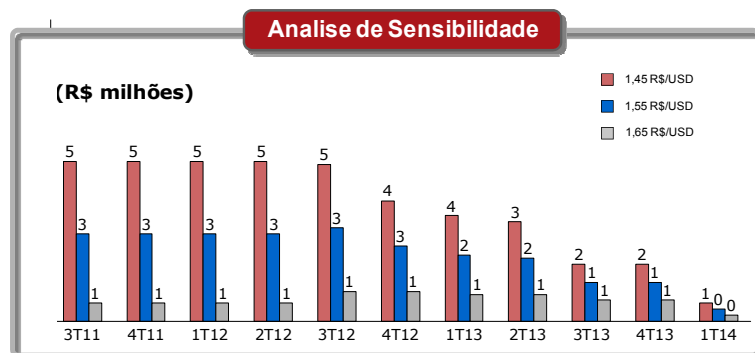
O Multiplus está exposto a risco cambial em suas atividades comerciais normais, visto que a maior parte dos contratos de venda de pontos com as instituições financeiras são referenciados em dólares americanos. Esses parceiros representaram aproximadamente 70% do faturamento do Multiplus no trimestre.

A organização aprovou em dezembro de 2010 uma política de riscos financeiros, determinando limites de cobertura e lista de instrumentos financeiros permitidos, além de regras de elegibilidade e de concentração por contraparte.

## Posição atual

	2011	2012	2013	2014	Total
<b>Volume</b>	<b>48,0</b>	<b>84,0</b>	<b>37,0</b>	<b>2,0</b>	<b>171,0</b>
PUT*	1,7	1,7	1,7	1,8	-
CALL*	1,8	1,8	1,9	1,9	-

\* Média dos preços de exercício (R\$/USD)



## Mercado de Aviação

	2T11	2T10	2T11 vs 2T10	1T11	2T11 vs 1T11	Jan - Jun 2011	Jan - Jun 2010	Varição
<b>Mercado Doméstico</b>								
Indústria								
ASK (milhões)	27.627	24.076	14,7%	27.717	-0,3%	55.345	48.297	14,6%
RPK (milhões)	19.216	15.195	26,5%	20.121	-4,5%	39.337	32.406	21,4%
Load Factor (%)	69,6	63,1	6,4 p.p.	72,6	-3,0 p.p.	71,1	67,1	4,0 p.p.
<b>Mercado Internacional</b>								
Indústria								
ASK (milhões)	8.129	7.261	12,0%	8.316	-2,2%	16.445	14.536	13,1%
RPK (milhões)	6.453	5.353	20,5%	6.393	0,9%	12.846	10.796	19,0%
Load Factor (%)	79,4	73,7	5,7 p.p.	76,9	2,5 p.p.	78,1	74,3	3,8 p.p.

### Mercado doméstico

Historicamente, o segundo trimestre é o mais fraco do ano em termos de demanda, porém este ano verificamos uma indústria realmente forte com load factor em nível recordes para este período. Em comparação com o 2º trimestre de 2010, a indústria apresentou crescimento na oferta (em ASKs) de 14,7%, quando comparamos o 2T11 ao mesmo período do ano anterior, e crescimento de 26,5% na demanda (em RPKs), no mesmo período. Como consequência, a taxa de ocupação da indústria apresentou um aumento de 6,4p.p., atingindo 69,6% no 2T11 versus 63,1% no 2T10.

### Mercado doméstico - TAM

No segundo trimestre recebemos um A321 e um A319 e registramos aumento de 2,6% na utilização das aeronaves comparando com o mesmo período do ano anterior. Como resultado nossa capacidade aumentou 15,4% no período, que combinado com o aumento da demanda de 30,5% resultou em uma taxa de ocupação no trimestre de 69,2%, um aumento de 8,0 p.p. com relação ao mesmo período do ano anterior.

Em julho deste ano encerramos as operações com os ATR-42. As cidades de Bauru, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, serão atendidas por aeronaves Airbus A319. Um dos vôos diários entre os aeroportos Leite Lopes, de Ribeirão Preto, e de São Paulo/Guarulhos, foi estendida de Guarulhos até o aeroporto internacional do Rio de Janeiro/Galeão, conectando o aeroporto Leite Lopes aos dois principais hubs (centros de conexão) de voos domésticos e internacionais do Brasil.

Além disso, a Pantanal iniciou em 1º de junho, voo de ida e volta ligando o aeroporto de Guarulhos a Campo Grande-MS, um novo destino e uma segunda frequência entre São Paulo e Cuiabá-MT, partindo de Guarulhos, fortalecendo a ligação aérea entre as capitais paulista e matogrossense, que atualmente já é operada com voos a partir do aeroporto de Congonhas.

### Mercado internacional

Apesar do período de baixa demanda histórica, observamos que o mercado continuou aquecido, a demanda (em RPKs) foi inclusive 0,9% superior ao 1T11, estimulados também pela apreciação do real. A indústria apresentou um crescimento na oferta (em ASKs) de 12,0% comparando o 2T11 com o 2T10, ao passo que a demanda (em RPKs) cresceu 20,5% no mesmo período. Esses fatores levaram a uma elevação na taxa de ocupação da indústria de 5,7p.p., de 73,7% para 79,4%, no 2T10 e 2T11, respectivamente.

## Mercado internacional - TAM

Para atendermos a demanda crescente entre o Brasil e o exterior, recebemos no início do segundo trimestre, duas aeronaves A330 que nos permitirão expandir, nossas rotas internacionais de longo curso do Aeroporto Internacional Tom Jobim/Galeão, no Rio Janeiro, a Frankfurt (Alemanha), Nova York (Estados Unidos) e Londres (Inglaterra). Desde 2 de agosto, operamos um novo voo diário entre São Paulo e Orlando e para o segundo semestre anunciamos um novo destino, Cidade do México.

Em busca de novos passageiros no mercado asiático, iniciamos em julho nossas operações comerciais baseadas em Pequim, na China. Por meio de uma política comercial direcionada à região, o nosso objetivo é estreitar o relacionamento com os agentes de viagens e clientes do país. A China é um dos maiores parceiros comerciais do Brasil e foi o principal destino das exportações brasileiras em 2010, o que provoca um tráfego significativo entre os dois países.

A Star Alliance recuperou o título de Melhor Aliança de Companhias Aéreas no prestigiado prêmio World Airline Awards, da Skytrax. O World Airline Awards é considerado a principal ferramenta de benchmarking para avaliar os níveis de satisfação dos passageiros em todo o mundo. A pesquisa é realizada a partir da opinião de quem viaja a negócios ou a lazer, em todas as classes. Nesta mesma premiação fomos eleita a "Melhor Companhia Aérea da América do Sul" e também reconhecida pela "Excelência em atendimento na América do Sul".

Durante junho e julho de 2011, a presença de cinzas vulcânicas da erupção do vulcão Puyehue no sul do Chile, afetou o tráfego aéreo na região. O impacto nas nossas operações concentrou-se principalmente na operação na América do Sul afetando também, em menor escala, nossa operação doméstica. Estimamos que no total, o impacto dos cancelamentos dos voos foi de R\$ 7 milhões.

## Frota atual

No segundo trimestre recebemos 2 novos A330, um A321 e um A319 totalizando 156 aeronaves

Em julho de 2011 recebemos 2 A319 e encerramos as nossas operações com os ATR-42, que ainda fazem parte da nossa frota, porém não operacional.

Modelos	Capacidade	2º trimestre							
		Total		Tipo de Leasing				Própria	
		2011	2010	Financeiros		Operacionais		2011	2010
<b>A330</b>	212 / 213 assentos	20	18	18	16	2	2	0	0
<b>A340</b>	267 assentos	2	2	2	2	0	0	0	0
<b>B767</b>	205 assentos	3	3	3	3	0	0	0	0
<b>B777</b>	365 assentos	4	4	4	4	0	0	0	0
<b>Wide Body</b>		29	27	27	25	2	2	0	0
<b>A319</b>	144 assentos	27	24	16	15	11	9	0	0
<b>A320</b>	156 / 174 assentos	86	82	31	27	55	55	0	0
<b>A321</b>	220 assentos	9	5	8	5	1	0	0	0
<b>Narrow Body</b>		122	111	55	47	67	64	0	0
<b>ATR-42</b>	45 assentos	5	5	0	0	0	2	5	3
<b>Total</b>		<b>156</b>	<b>143</b>	<b>82</b>	<b>72</b>	<b>69</b>	<b>68</b>	<b>5</b>	<b>3</b>

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

O nosso plano de frota é demonstrado conforme tabela abaixo:

Modelos	2011	2012	2013	2014	2015
A330	20				
A340	2				
<b>Airbus Wide Body</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>24</b>
B767	3	3	3	0	0
B777	4	8	10	12	12
<b>Total Wide Body</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>36</b>
A319	30				
A320	88				
A321	9				
<b>Total Narrow Body</b>	<b>127</b>	<b>131</b>	<b>136</b>	<b>140</b>	<b>146</b>
<b>Total</b>	<b>156</b>	<b>163</b>	<b>168</b>	<b>174</b>	<b>182</b>

## Estimativas

		Estimativa 2011	Realizado Jan-Jun	
<b>Mercado Doméstico</b>	Crescimento da demanda (RPK)	15% - 18%	21%	
	<hr/>			
	Crescimento de oferta (ASK)	10% - 13%	14%	
	Doméstico	10% - 14%	14%	
	Internacional	10%	13%	
	Taxa de ocupação	73% - 75%	74%	
	Doméstica	67,5% - 70%	70%	
	Internacional	83%	81%	
	Nova frequência ou destino internacional	2	5	
	CASK ex-combustível	-5%	-3,6%	
<b>Premissas</b>	<hr/>			
	WTI médio	USD 93	USD 98*	
	Taxa dólar média	R\$ 1,78	1,62*	
WTI em reais	R\$ 166	R\$ 159*		

\* Até julho de 2011

## 2011

No primeiro semestre o crescimento do mercado ficou acima das nossas expectativas crescendo 21%, acreditamos que em 2011 a demanda do mercado doméstico irá crescer entre 15% e 18%, sendo impulsionado tanto por passageiros viajantes a negócios, quanto por viajantes a lazer.

Alinhado ao crescimento da demanda, iremos aumentar nossa oferta através do crescimento da frota. No segundo trimestre recebemos 2 novos A330 , um A321 e um A319.

No primeiro semestre de 2011 o crescimento da oferta doméstica (ASKs), foi levemente acima da nossa estimativa. Porém, devido à forte base de comparação do 2º semestre de 2010 atingiremos a nossa meta de crescimento no ano no mercado doméstico que é entre 10% e 14%. A nossa taxa de ocupação acumulada no primeiro semestre de 2011 foi de 69,8%, em linha com a nossa faixa de expectativa entre 67,5% a 70%, resultado do sucesso da estratégia de aumentar cada vez mais o volume de passageiros fora dos horários de pico.

No mercado internacional crescemos 13%, acima da nossa expectativa que é de 10%, porém já recebemos todas as nossas aeronaves Wide Body programadas para chegar em 2011 e superamos a nossa estimativa de novas frequências/destinos atingindo 5 que são: nova frequência para Nova York, Frankfurt e Londres via Rio e para Orlando de Guarulhos que já estão operando, e para o segundo semestre anunciamos um novo destino, Cidade do México. A taxa de ocupação média ficou em 80,8% abaixo da estimativa de 83%, porém acreditamos que até o final do ano essa estimativa seja alcançada, lembrando que o segundo semestre é sazonalmente mais forte do que o primeiro.

Com a diluição dos custos fixos e nossos esforços de redução de custos, seremos capazes de reduzir nosso CASK excluindo custos com combustível em 5%, no acumulado até junho de 2011 reduzimos 3,6%.

Em relação às premissas, estimamos o preço do barril de petróleo em 93 dólares, na média do ano. O realizado até junho está em 98 dólares por barril, e o dólar está abaixo da nossa premissa. Porém se verificarmos o preço do WTI em reais, ainda está abaixo das nossas estimativas.

## Tabelas

### Dados operacionais da companhia

	2T11	2T10	2T11 vs 2T10	1T11	2T11 vs 1T11	Jan - Jun 2011	Jan - Jun 2010	Variação
<b>Total</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares)	9.626	7.719	24,7%	9.279	3,7%	18.905	16.011	18,1%
RPK (milhões)	14.393	11.390	26,4%	14.126	1,9%	28.519	23.631	20,7%
ASK (milhões)	19.475	16.978	14,7%	19.101	2,0%	38.577	33.957	13,6%
Taxa de ocupação (Load factor) - %	73,9	67,1	6,8 p.p.	74,0	0,0 p.p.	73,9	69,6	4,3 p.p.
Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF) - %	73,5	67,1	6,5 p.p.	71,3	2,3 p.p.	72,4	68,5	3,9 p.p.
Tarifa Média Geral	243	280	-13,2%	256	-5,0%	249	273	-8,8%
Horas Voadas	164.855	151.094	9,1%	165.684	-0,5%	330.539	299.178	10,5%
Quilômetros voados (milhares)	102.853	90.185	14,0%	98.977	3,9%	201.830	179.694	12,3%
Litros de combustível (milhares)	688.254	589.487	16,8%	661.212	4,1%	1.349.466	1.178.245	14,5%
Utilização de aeronaves (horas por dia) <sup>1</sup>	12,8	12,5	2,6%	13,2	-2,6%	12,8	12,8	0,0%
Número de Etapas	82.893	73.332	13,0%	79.338	4,5%	162.231	146.602	10,7%
Etapa Média	1.241	1.230	0,9%	1.248	-0,5%	1.244	1.226	1,5%
No. Funcionários	29.336	26.285	11,6%	29.110	0,8%	29.296	26.285	11,5%
- TAM Linhas Aéreas	28.046	25.162	11,5%	27.791	0,9%	28.046	25.162	11,5%
- TAM Airlines (TAM Mercosur)	501	477	5,0%	484	3,5%	501	477	5,0%
- TAM Viagens	395	329	20,1%	395	0,0%	355	329	7,9%
- Multiplus	116	65	78,5%	111	4,5%	116	65	78,5%
- Pantanal	278	252	10,3%	329	-15,5%	278	252	10,3%
WTI Fechamento (NYMEX) (em US\$/Barril)	95,4	75,6	26,2%	106,7	-10,6%	95,4	75,6	26,2%
WTI Médio (NYMEX) (em US\$/Barril)	102,4	78,1	31,1%	94,5	8,4%	98,5	78,5	25,5%
Taxa dólar de fechamento	1,56	1,80	-13,3%	1,63	-4,2%	1,56	1,80	-13,3%
Taxa dólar médio	1,60	1,79	-11,0%	1,67	-4,3%	1,63	1,80	-9,4%
<b>Mercado Doméstico</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares)	8.216	6.509	26,2%	7.852	4,6%	16.068	13.551	18,6%
RPK doméstico (milhões)	8.269	6.335	30,5%	8.288	-0,2%	16.557	13.555	22,1%
ASK doméstico (milhões)	11.956	10.357	15,4%	11.767	1,6%	23.723	20.780	14,2%
Taxa de ocupação doméstico (Load factor) - %	69,2	61,2	8,0 p.p.	70,4	-1,3 p.p.	69,8	65,2	4,6 p.p.
Market share - %	43,6	42,0	1,6 p.p.	41,8	1,8 p.p.	42,7	42,4	0,3 p.p.
<b>Mercado Internacional</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares) <sup>2</sup>	1.411	1.210	16,6%	1.427	-1,1%	2.838	2.459	15,4%
RPK internacional (milhões) <sup>2</sup>	6.123	5.055	21,1%	5.838	4,9%	11.961	10.075	18,7%
ASK internacional (milhões) <sup>2</sup>	7.519	6.621	13,6%	7.334	2,5%	14.854	13.177	12,7%
Taxa de ocupação internacional (Load factor) - % <sup>2</sup>	81,4	76,4	5,1 p.p.	79,6	1,8 p.p.	80,5	76,5	4,1 p.p.
Market share - %	89,9	86,6	3,3 p.p.	85,6	4,3 p.p.	87,8	88,1	-0,3 p.p.

<sup>1</sup> Não considera aeronaves reserva e em manutenção

<sup>2</sup> Inclui os dados estatísticos da TAM Mercosur, que não fazem parte da divulgação ANAC

## Balanço patrimonial condensado

(Em milhões de Reais)	30 de junho de 2011	31 de dezembro de 2010	30 de junho de 2011	31 de dezembro de 2010
<b>Ativo</b>				
<b>Circulante</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	892,6	1.012,2	550,5	522,4
Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado	1.250,4	1.407,7	1.506,1	1.572,1
Contas a receber	1.725,7	1.556,8	480,2	466,8
Estoques	208,8	198,8	1.623,7	1.801,2
Tributos a recuperar	267,4	57,6	310,9	285,0
Imposto de renda e contribuição social a recuperar	20,2	18,4		14,3
Despesas do exercício seguinte	136,8	162,8	0,9	152,3
Instrumentos financeiros derivativos	32,1	9,9	12,8	20,6
Outros ativos circulantes	71,1	81,2	49,4	23,2
	<u>4.605,3</u>	<u>4.505,4</u>	<u>4.679,1</u>	<u>4.993,5</u>
<b>Não Circulante</b>				
Caixa restrito	40,4	98,3		
Ativos financeiros - depósito bancário	155,6	50,3		
Depósitos em garantia	46,9	51,8		
Pré pagamento de manutenção	427,9	410,3		
Outros ativos não circulantes	10,7	20,6		
Instrumentos financeiros derivativos	8,7	6,6		
Imobilizado	9.107,6	8.711,9		
Intangível	619,4	604,0		
	<u>10.417,3</u>	<u>9.953,7</u>		
<b>Total do Ativo</b>	<b>15.022,5</b>	<b>14.459,1</b>		
<b>Passivo</b>				
<b>Circulante</b>				
Fornecedores			550,5	522,4
Passivos financeiros			1.506,1	1.572,1
Salários e encargos sociais			480,2	466,8
Receita diferida			1.623,7	1.801,2
Impostos e tarifas a recolher			310,9	285,0
Imposto de renda e contribuição social a recolher				14,3
Dividendos a pagar			0,9	152,3
Instrumentos financeiros derivativos			12,8	20,6
Programa de Recuperação Fiscal			49,4	23,2
Outros passivos não circulantes			144,7	135,7
			<u>4.679,1</u>	<u>4.993,5</u>
<b>Não circulante</b>				
Passivos financeiros			6.375,2	5.786,8
Instrumentos financeiros derivativos			8,3	15,3
Receita diferida			53,2	66,4
Provisões			231,0	204,3
Programa de recuperação fiscal			434,4	416,7
Imposto de renda e contribuição social diferidos			264,3	111,2
Outros passivos não circulantes			318,8	237,5
			<u>7.685,1</u>	<u>6.838,1</u>
<b>Total do Passivo</b>			<b>12.364,2</b>	<b>11.831,7</b>
<b>Patrimônio líquido</b>				
Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A.				
Capital social			819,9	819,9
Reserva de capital			133,9	120,6
Reserva de lucros			865,3	895,6
Ajuste de avaliação patrimonial			586,5	585,8
Lucros Acumulados			188,4	0,0
			<u>2.594,1</u>	<u>2.421,9</u>
Participação dos acionistas não controladores			64,2	205,5
<b>Total do Patrimônio Líquido</b>			<b>2.658,3</b>	<b>2.627,4</b>
<b>Total do Passivo</b>			<b>15.022,5</b>	<b>14.459,1</b>

## Fluxo de caixa

(Em milhões de Reais)	Período de três meses findos em		Período de seis meses findos em	
	30 de Junho de 2011	30 de Junho de 2010	30 de Junho de 2011	30 de Junho de 2010
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>				
Caixa gerado (utilizado nas) das operações	207,1	415,8	288,4	123,1
Tributos pagos	(28,6)	(0,4)	(104,7)	(1,4)
Juros pagos	(46,9)	(70,7)	(157,2)	(145,9)
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais</b>	<b>131,5</b>	<b>344,8</b>	<b>26,5</b>	<b>(24,3)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>				
Redução de Capital - Multiplus	(161,0)	-	(161,0)	-
Investimento/Resgate em caixa restrito	1,3	(77,2)	57,9	(35,5)
Fluxo de caixa líquido de investimento adquirido - Pantanal	-	-	-	(9,5)
Recursos na venda de imobilizado/ intangível	0,8	12,5	1,6	18,8
Aquisições de imobilizado	(66,2)	(61,1)	(88,1)	(71,4)
Aquisições de ativos intangíveis	(10,3)	(29,0)	(36,1)	(57,4)
Depósitos em garantia	0,1	-	1,1	5,3
Reembolsos	1,0	-	4,9	5,3
Depósitos efetuados	(0,9)	-	(3,8)	-
Pré-pagamentos de aeronaves	(35,1)	(24,8)	(155,0)	(16,0)
Reembolsos	73,9	57,7	90,3	86,3
Pagamentos	(109,0)	(82,5)	(245,3)	(102,4)
<b>Caixa líquido aplicado (utilizado nas) atividades de investimento</b>	<b>(270,3)</b>	<b>(179,6)</b>	<b>(379,6)</b>	<b>(165,8)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>				
Alienações de ações em tesouraria	(0,0)	0,2	2,9	2,8
Recursos líquidos recebidos - IPO Multiplus	-	-	-	657,0
Dividendos pagos - TAM S.A.	(181,5)	(208,3)	(181,5)	(233,3)
Dividendos e juros sobre o capital próprio aos acionistas não controladores da Multiplus	(0,3)	-	(22,3)	-
Dividendos e juros sobre o capital próprio aos acionistas não controladores da TAM Mercosul	(0,3)	-	(0,3)	-
Empréstimos de curto e longo prazo	17,1	(107,9)	3,9	(117,2)
Adições	79,2	-	79,2	-
Pagamentos	(62,0)	(107,9)	(75,2)	(117,2)
Bonus Seniores	777,2	-	777,2	-
Adições	777,2	-	777,2	-
Arrendamento mercantil financeiro	(145,1)	(135,3)	(346,5)	(261,8)
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento</b>	<b>467,1</b>	<b>(451,4)</b>	<b>233,5</b>	<b>47,6</b>
<b>Aumento / (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>328,4</b>	<b>(286,2)</b>	<b>(119,6)</b>	<b>(142,4)</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	564,3	1.219,0	1.012,2	1.075,2
Caixa e equivalentes de caixa no fim do período	892,6	932,7	892,6	932,7

## Glossário

### **Passageiros transportados pagos**

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

### **RPK**

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

### **ASK**

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

### **Tarifa média**

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

### **Yield**

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

### **RASK**

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

### **CASK**

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

### **Taxa de ocupação**

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

### **Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF)**

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

### **Market Share**

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

### **Capacity Share**

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

### **Horas voadas**

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

### **Número de etapas**

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

## Contatos

### Relações com Investidores:

Marco Antonio Bologna (CEO TAM S.A)  
Líbano Miranda Barroso (CEO TAM  
Linhas Aéreas e Diretor de Relações  
com Investidores TAM S.A)  
Jorge Bonduki Helito (Gerente de RI)  
Suzana Michelin Ramos (RI)

**Tel.:** (11) 5582-9715

**Fax:** (11) 5582-8149

[invest@tam.com.br](mailto:invest@tam.com.br)

[www.tam.com.br/ri](http://www.tam.com.br/ri)

### Assessoria de Imprensa:

Tel.: (55) (11) 5582-9748/7441/7442/8795  
Cel. (55) (11) 8644-0128  
[tamimprensa@tam.com.br](mailto:tamimprensa@tam.com.br)  
[www.taminforma.com.br](http://www.taminforma.com.br)

### Sobre a TAM: ([www.tam.com.br](http://www.tam.com.br))

Operamos voos diretos para 45 destinos no Brasil e 19 na América do Sul, Estados Unidos e Europa. Por meio de acordos com empresas nacionais e estrangeiras, chegamos a 92 aeroportos brasileiros e a outro 92 destinos internacionais. Nossa participação no mercado doméstico foi de 41.7% no mês de Junho, além disso, detemos a liderança entre as companhias brasileiras que operam rotas para o exterior, com 90.6% de market share nesse mercado. Com a maior frota de aviões de passageiros do país (153 aeronaves em operação), atendemos nossos clientes com Espírito de Servir e buscamos tornar as viagens de avião cada vez mais acessíveis ao conjunto da população. Somos a companhia aérea brasileira pioneira no lançamento de um programa de fidelização; o TAM Fidelidade já distribuiu 14 milhões de bilhetes por meio de resgate de pontos e faz parte da rede Multiplus, que possui hoje 8,3 milhões de associados. Membro da Star Alliance - a maior aliança de companhias aéreas do mundo - desde maio de 2010, integramos uma rede que abrange 1.185 destinos em 185 países.

### 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.