

# GOL Consolida Reformulação da Frota de Aeronaves e Receita Cresce 14,1%

São Paulo, 9 de agosto de 2010 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (BM&FBovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P/Fitch: BB-/BB-, Moody's: Ba3), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do segundo trimestre de 2010 (2T10). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas nas IFRS e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao segundo trimestre de 2009 (2T09) e primeiro trimestre de 2010 (1T10).

## Destaques

● **A receita líquida da GOL atingiu R\$1.590,9 milhões no trimestre, 14,1% acima dos R\$1.394,0 milhões no 2T09**, impulsionado principalmente pelo aumento do tráfego de passageiros em sua malha aérea em 16,6%, em comparação ao mesmo período do ano anterior. Em relação ao 1T10, houve uma queda de 8,0% devido principalmente à sazonalidade, dado o começo do ano ser predominantemente um trimestre de alta temporada de férias de verão.

● **Os custos e despesas operacionais atingiram R\$1.533,6 milhões**, aumento de 17,6% em relação ao 2T09 e aumento de 0,3% em relação ao 1T10, **em função da conclusão das despesas de renovação de frota do segundo semestre**, no total de aproximadamente R\$37 milhões, por devolução de 5 aeronaves B737-300 no trimestre e reativação de parte das 4 aeronaves B767 para operações de fretamento de longa distância e sub-arrendamentos.

● **O resultado operacional (EBIT) da GOL foi de R\$57,3 milhões, redução de 36,3% em comparação ao 2T09 e 70,1% versus o 1T10, com margem de 3,6%**, devido principalmente às despesas de renovação de frota. Excluindo os efeitos pontuais dessas despesas, o resultado operacional passaria a aproximadamente R\$94 milhões, com margem de 5,9%. Em comparação ao 1T10, a margem operacional apresenta redução de 7,5 pontos percentuais e queda de 70,1%, também devido à sazonalidade.

● Em abril de 2010, a Companhia anunciou um **novo acordo de code-share com a Delta Air Lines** com a possibilidade de acumular milhas em todos os voos operados pelas duas empresas. Com isso, a "GOL Alliance" passou a contar com cinco empresas de primeira linha do mercado internacional: American Airlines, AirFrance/KLM, Delta Air Lines, Iberia e AeroMexico.

## Contatos RI

Leonardo Pereira  
Vice Presidente/CFO  
e Diretor de RI

Rodrigo Alves  
Raquel Kim  
Mario Liao  
Relações com Investidores  
[ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)

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

+55 (11) 2128-4700

## Teleconferências

Terça-Feira  
10 de agosto de 2010

Português

12h00 (Brasil)

11h00 (US ET)

Tel.: +55 (11) 2188-0155

Replay: +55 (11) 2188-0155

Código: GOL

Webcast ao vivo:

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

Inglês

10h00 (Brasil)

9h00 (US ET)

Tel.: +1 (412) 858-4600

(demais países) ou

+1 (800) 860-2442 (EUA)

Código: GOL

Replay: +1 (412) 317-0088

(demais países) ou

+1 (877) 344-7529 (EUA)

Código: 442791#1

Webcast ao vivo:

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



Destaques (R\$MM)	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
Receita Líquida	1.590,9	1.394,0	14,1%	1.729,8	-8,0%
Custos e Despesas Operacionais	(1.533,6)	(1.304,1)	17,6%	(1.538,4)	-0,3%
<b>Lucro Operacional</b>	<b>57,3</b>	89,9	-36,3%	191,4	-70,1%
Margem Operacional	3,6%	6,5%	-2,9 pp	11,1%	-7,5 pp
EBITDAR	274,2	258,8	5,9%	405,0	-32,3%
Margem EBITDAR	17,2%	18,6%	-1,3 pp	23,4%	-6,2 pp
<b>Lucro Líquido</b>	<b>(51,9)</b>	353,7	nm	23,9	nm

• Durante o segundo trimestre, a GOL anunciou **dois novos destinos para a região do Caribe: Bridgetown, na ilha de Barbados e Saint Maarten, nas Antilhas Holandesas**, sendo a única Companhia aérea brasileira a operar voos para esses destinos. Atualmente, a GOL conta com seis destinos para a região do Caribe: Aruba, Barbados, Curaçao, Panamá, Punta Cana e Saint Maarten.

• No início do mês de junho, a **GOL se tornou membro efetivo da IATA** (Associação Internacional de Transporte Aéreo), a entidade mais representativa do setor de aviação no mundo, que reúne cerca de 230 empresas aéreas e concentra 93% do tráfego aéreo regular internacional.

• **A GOL encerrou o trimestre com índice de alavancagem (Divida Bruta Ajustada / EBITDAR) em 5,5x** ante 6,6x no 2T09 e 5,6x no 1T10, consolidando sua posição como uma das únicas empresa aéreas no mundo a reduzir sua alavancagem operacional e a gerar caixa operacional. A GOL pretende reduzir sua alavancagem para abaixo de 5,0x até o final de 2010.

***A GOL encerrou o trimestre com alavancagem de 5,5x, em comparação com 6,6x no 2T09, sendo uma das únicas empresas do mundo a reduzir sua alavancagem e gerar caixa em 2009 e 2010.***

• **A posição de caixa da Companhia atingiu R\$1.589,3 milhões, representando cerca de 25% de sua receita líquida dos últimos 12 meses**, novo percentual mínimo de caixa/receita líquida, pretendido pela Companhia em seu plano estratégico para os próximos anos.

• No dia 12 de julho, a Companhia concluiu a emissão de **US\$300 milhões em notas seniores com vencimento em 2020**, com *yield* de 9,5% e cupom de 9,25%, com garantia da GOL e sua subsidiária VRG Linhas Aéreas S.A. Os recursos da oferta serão utilizados para o pagamento de dívidas com vencimento nos próximos três anos. Com o sucesso da operação a GOL elimina riscos de liquidez de curto prazo, completando mais um passo em sua estratégia de *hedge*.

***A Companhia concluiu a emissão de US\$300 milhões em notas seniores que serão utilizadas para pré-pagar dívidas existentes, completando mais um passo em sua estratégia de hedge.***

• O segundo trimestre foi celebrado com a entrega de **três prêmios** que reconheceram o desempenho da Companhia em 2009 e 2010:

- “12ª edição do *IR Global Rankings 2010*”: premiação que classifica e identifica as melhores práticas na área de Relações com Investidores, nas categorias “**Melhores Práticas de Governança Corporativa**” e “**Melhor Website de RI**”; e
- “*IR Magazine Awards Brazil 2010*”: na categoria “**Maior Evolução em Relações com Investidores**” dentre as empresas de maior valor de mercado do país.

Essas conquistas são resultado do comprometimento da Companhia perante ao mercado e sua missão de aproximar pessoas com segurança e inteligência.

## Comentário da Administração

O segundo trimestre de 2010 merece destaque pela conclusão de importantes passos para os planos de crescimento da GOL.

Sob o ponto de vista operacional, a Companhia apresentou recorde de tráfego para o segundo trimestre desde o início de suas operações em 2001, mostrando o potencial da demanda no Brasil, além de um crescimento qualitativo fundamental para a visão da Companhia em ser a melhor empresa para se viajar, trabalhar e investir.

A GOL também consolidou seu plano de renovação de frota, que trará benefícios em suas linhas de custos já no segundo semestre de 2010, uma vez que reduziu a quantidade de aeronaves paradas em 15, desde o início do ano (devolução de 11 B737-300 e operacionalização de 4 B767 para atividades de fretamento). Com uma frota jovem, padronizada e de última geração, a GOL fortalecerá seu DNA de baixo custo tornando sua estrutura mais forte e competitiva.

**A GOL consolidou seu plano de renovação de frota, que trará benefícios para a sua redução de custo já no segundo semestre de 2010.**

**Constantino de Oliveira Junior** Fundador e Presidente da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

## Desempenho Operacional

Mercado Doméstico	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
<b>ASK - GOL (bilhões)</b>	<b>9,8</b>	8,3	17,8%	9,8	-0,3%
ASK - Indústria (bilhões)	<b>23,8</b>	20,0	18,8%	23,8	0,2%
<b>RPK - GOL (bilhões)</b>	<b>6,0</b>	5,1	17,0%	7,0	-14,5%
RPK - Indústria (bilhões)	<b>15,0</b>	12,5	20,1%	17,0	-11,7%
<b>Ocupação - GOL (%)</b>	<b>61,4%</b>	61,8%	-0,4 pp	71,6%	-10,2 pp
Ocupação - Indústria (%)	<b>63,2%</b>	62,5%	+0,7 pp	71,6%	-8,5 pp

Mercado Internacional	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
<b>ASK - GOL (bilhões)</b>	<b>1,3</b>	1,3	-4,3%	1,4	-6,6%
ASK - Indústria (bilhões)	<b>7,6</b>	7,5	0,8%	7,6	-0,5%
<b>RPK - GOL (bilhões)</b>	<b>0,7</b>	0,7	13,7%	1,0	-24,8%
RPK - Indústria (bilhões)	<b>5,6</b>	4,9	14,1%	5,8	-3,1%
<b>Ocupação - GOL (%)</b>	<b>59,1%</b>	49,7%	+9,3 pp	73,4%	-14,3 pp
Ocupação - Indústria (%)	<b>74,1%</b>	65,5%	+8,7 pp	76,2%	-2,1 pp

### Yields

A GOL manteve seu gerenciamento dinâmico de tarifas e privilegiou o *yield* durante o segundo trimestre, que sazonalmente apresenta o menor tráfego de passageiros de todo o ano. Dessa forma, o *yield* da Companhia atingiu R\$20,87 centavos, aumento de 6,9% em comparação aos R\$19,53 registrados no 1T10 e uma redução de 3,0% em comparação aos R\$21,51 centavos no 2T09.

**Entretanto, ao se desconsiderar a receita de passageiros não recorrente no valor de R\$42 milhões registrada no 2T09, o *yield* do trimestre atual apresenta um aumento de 0,6% na comparação ano a ano.**

**A GOL privilegiou o fortalecimento do *yield* durante o trimestre que apresenta menor tráfego de passageiros no ano.**

Essa tendência de alta em comparação ao trimestre anterior se deve aos seguintes fatores: (i) maior concentração de voos no horário comercial beneficiando as viagens a negócios; (ii) redução da etapa média em função da menor quantidade de voos das regiões Sul e Sudeste para as regiões do Norte e Nordeste; (iii) redução na participação dos voos internacionais no total da receita de passageiros que possuem por característica *yields* menores

que nos voos domésticos; e (iv) resultados positivos obtidos com o lançamento da nova Família Tarifária no 1T10.

A Companhia entende que o crescimento estimado para o segundo semestre de 2010, se dará em um cenário de *yields* estáveis em relação ao 2T10, devendo encerrar o ano de 2010 em linha com o apresentado em 2009.

### Mercado Doméstico: Demanda

A **indústria** registrou aumento de 20,1% da demanda (RPK) no 2T10 sobre o 2T09, impulsionados pela contínua melhoria no cenário econômico no Brasil, com destaque para o mês de maio que registrou os maiores índices de confiança de toda sua série histórica (representados pelo Índice de Confiança do Consumidor – ICC e do Índice de Situação Atual – ISA). Comparado ao 1T10, houve redução de 11,7% na demanda do mercado doméstico.

No 2T10, a **demanda na malha aérea da GOL** apresentou aumento de 17,0% em relação ao 2T09, e redução de 14,5% em comparação ao 1T10. Comparada com o 2T09, o aumento da demanda no segundo trimestre de 2010, refletiu a introdução da nova Família Tarifária que ofereceu uma maior gama de benefícios para o segmento de negócios e pela maior frequência na malha aérea da Companhia principalmente para os voos comerciais privilegiando o *yield* em um trimestre com baixa sazonalidade, conforme já discutido anteriormente.

A queda da demanda em relação ao 1T10 é decorrente da sazonalidade, uma vez que o primeiro trimestre representa o segundo melhor trimestre do ano (sendo o quarto trimestre, sazonalmente o melhor) em volume de tráfego, por conta da alta temporada de férias de verão (principalmente em janeiro) enquanto o segundo trimestre é sazonalmente o menos favorável (conhecido como baixa temporada), por conta da ausência de períodos de férias e poucos feriados.

### Mercado Doméstico: Oferta e Taxa de Ocupação

A **oferta de assentos (ASK) na indústria aérea** no mercado doméstico cresceu 18,8% entre o 2T10 e 2T09, e registrou um leve aumento de 0,2% sobre o 1T10. A taxa de ocupação média do mercado atingiu 63,2%, ou 0,7 ponto percentual acima dos 62,5% apresentados no 2T09. O aumento em ambos os trimestres, é resultado da expectativa de forte crescimento da demanda no segundo semestre de 2010.

A **GOL adicionou menos assentos que a indústria** devido ao seu gerenciamento responsável de capacidade com aumento na capacidade de 17,8% devido principalmente a: (i) alta produtividade das aeronaves com aumento da taxa média de utilização de sua frota, passando de 11,3 horas bloco/dia no 2T09 para mais de 13 horas bloco/dia no 2T10; (ii) aumento da etapa média em 1,2%; e (iii) mudança no mix de frota com a devolução de 4 aeronaves B737-300 (com aproximadamente 145 assentos), por modelos B737-800 (com aproximadamente 185 assentos). Estes efeitos combinados, diluem os custos unitários em um trimestre de baixa temporada, e adicionalmente, preparam a malha aérea da Companhia para receber a demanda de passageiros de lazer durante segundo semestre, que é sazonalmente mais forte que o primeiro.

***A GOL adicionou menos assentos que a indústria devido ao seu gerenciamento responsável de capacidade.***

Dessa forma, a taxa de ocupação doméstica na malha aérea GOL no 2T10 atingiu 61,4%, 0,4 ponto percentual abaixo dos 61,8% divulgados no 2T09. Em relação ao 1T10, a capacidade manteve-se praticamente constante com uma leve redução de 0,3%, e taxa de ocupação 10,2 pontos percentuais abaixo dos 71,6% apresentados no trimestre anterior, novamente refletindo a sazonalidade.

### Mercado Internacional

A **demanda na indústria** apresentou alta de 14,1% entre o 2T10 e 2T09, por conta do cenário macroeconômico mais favorável e da queda de 13,5% na taxa média do dólar na comparação ao mesmo período de 2009. A **oferta na indústria** permaneceu praticamente estável, com leve aumento de 0,8%, e **as taxas de ocupação na indústria** no 2T10, atingiram 74,1% ou 8,7 pontos percentuais

se comparado ao 2T09, e redução de 2,1 ponto percentual em relação ao 1T10 (também devido a sazonalidade).

A **demanda na malha aérea da GOL** no segmento internacional apresentou alta de 13,7% na comparação entre o 2T10 e 2T09, devido aos mesmos fatores que influenciaram a indústria, além da grande demanda para o Cone Sul que havia sido reprimida pela gripe H1N1 durante o 2T09, com destaque aos voos para Argentina e Chile, e também pela expansão na malha aérea internacional da Companhia com a introdução de novas rotas de ligação do Brasil ao Caribe (Aruba, Barbados, Curaçao, Panamá, Punta Cana e Saint Maarten).

A **GOL manteve sua estratégia disciplinada de capacidade também no mercado internacional e apresentou** redução de 4,3% na comparação entre o 2T10 e 2T09, devido aos ajustes ocorridos na malha (redução de frequências para o Chile e Argentina, descontinuidade dos voos para Lima, no Peru e criação de novas rotas para o Caribe), visando melhorar a rentabilidade nesse segmento. Já a indústria, registrou aumento de capacidade de 0,8%, devido ao aumento de capacidade principalmente em rotas intercontinentais.

Como consequência desse reposicionamento, aliado ao aumento da demanda, a **taxa de ocupação internacional da Companhia cresceu 9,3 pontos percentuais** na comparação entre o 2T10 (59,1%) e 2T09 (49,7%). Em comparação ao 1T10, a GOL apresentou redução de demanda de 24,8% no mercado internacional e redução na taxa de ocupação de 14,3 pontos percentuais em virtude da baixa temporada de férias no período, dado o perfil mais turístico da malha aérea internacional da Companhia.

<b>Dados Operacionais GOL</b>	<b>2T10</b>	<b>2T09</b>	<b>Var.%</b>	<b>1T10</b>	<b>Var.%</b>
Passageiros Pagantes ('000)	<b>7.248</b>	6.465	12,1%	8.005	-9,5%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	<b>6.759</b>	5.795	16,6%	8.027	-15,8%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	<b>11.054</b>	9.635	14,7%	11.172	-1,1%
Taxa de Ocupação	<b>61,1%</b>	60,1%	+1,0 pp	71,8%	-10,7 pp
Taxa de Ocupação <i>Break-Even (BELF)</i>	<b>58,9%</b>	56,3%	+2,7 pp	63,9%	-5,0 pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	<b>13,1</b>	11,3	15,8%	13,0	1,3%
Tarifa Média (R\$)	<b>194,6</b>	192,8	1,0%	195,9	-0,6%
<i>Yield</i> por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	<b>20,87</b>	21,51	-3,0%	19,53	6,9%
Receita por Passageiro por (cent. R\$)	<b>12,76</b>	12,94	-1,3%	14,03	-9,1%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	<b>14,39</b>	14,47	-0,5%	15,48	-7,0%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	<b>13,87</b>	13,53	2,5%	13,77	0,8%
CASK ex- combustível (cent. R\$)	<b>8,70</b>	9,07	-4,1%	8,84	-1,5%
Decolagens	<b>72.970</b>	67.028	8,9%	72.531	0,6%
Distância Média de Voo (km)	<b>902</b>	891	1,2%	895	0,8%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	<b>109,8</b>	108,2	1,5%	107,9	1,8%
Litros consumidos no período (mm)	<b>351</b>	308	14,0%	360	-2,4%
Funcionários efetivos no final do período	<b>18.686</b>	17.194	8,7%	18.235	2,5%
Taxa de câmbio média <sup>(1)</sup>	<b>1,79</b>	2,07	-13,5%	1,80	-0,4%
Taxa de câmbio no final do período <sup>(1)</sup>	<b>1,80</b>	1,95	-7,7%	1,78	1,2%
Inflação (IGP-M) <sup>(2)</sup>	<b>2,8%</b>	-0,3%	+3,2 pp	2,8%	+0,1 pp
Inflação (IPCA) <sup>(3)</sup>	<b>3,1%</b>	1,3%	+1,8 pp	2,1%	+1,0 pp
WTI (médio por barril, US\$) <sup>(4)</sup>	<b>77,88</b>	59,69	30,5%	78,88	-1,3%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) <sup>(4)</sup>	<b>0,56</b>	0,41	36,5%	0,54	3,3%

Fontes: (1) Banco Central do Brasil (2) FGV (3) IBGE (4) Bloomberg

## Receita Líquida

A **receita líquida** atingiu R\$1.590,9 milhões no 2T10, aumento de 14,1% em comparação a R\$1.394,0 milhões no 2T09, e redução de 8,0% em relação à receita de R\$1.729,8 milhões no 1T10, conforme detalhado abaixo:

<b>Composição da Receita Líquida (R\$MM)</b>	<b>2T10</b>	<b>2T09</b>	<b>Var.%</b>	<b>1T10</b>	<b>Var.%</b>
<b>Receita Líquida</b>	<b>1.590,9</b>	<b>1.394,0</b>	<b>14,1%</b>	<b>1.729,8</b>	<b>-8,0%</b>
<i>Passageiros</i>	<b>1.410,7</b>	1.246,5	13,2%	1.567,9	-10,0%
<i>Auxiliares</i>	<b>177,4</b>	147,6	22,1%	161,9	11,3%

A **receita de passageiros** do 2T10 foi de R\$1.410,7 milhões no 2T10 representando um aumento de 13,2% em comparação aos R\$1.246,5 milhões do ano anterior (desconsiderando a receita não-recorrente de R\$42 milhões no 2T09, o aumento ano a ano passa a ser de 17,1%). O aumento ano a ano, decorreu principalmente devido ao cenário macroeconômico brasileiro positivo que gerou elevados índices de confiança do consumidor e favoreceu o crescimento da demanda em conjunto com a expansão das vantagens competitivas da Companhia como: (i) gestão dinâmica de tarifas que privilegiou o fortalecimento do *yield* do trimestre; (ii) maior frequência entre os principais aeroportos domésticos do Brasil; e (iii) foco em voos de curta duração com cerca de 95% das decolagens da GOL em distâncias de até 3 horas de duração, que favoreceram os passageiros de negócios, segmento caracteristicamente dominante no segundo trimestre do ano.

As **receitas auxiliares** que correspondem ao transporte de cargas, remarcação de voos, excesso de bagagens, venda a bordo, dentre outras, cresceram 20,1% em relação ao 2T09, alcançando 11,3% da receita líquida. O aumento deve-se principalmente do crescimento na receita de cargas de 57,8% entre 2T10 e 2T09, como reflexo das diversas ações estratégicas voltadas à expansão no número de cidades atendidas e lançamento de novos produtos. Em comparação ao 1T10 que totalizou R\$161,9 milhões, as receitas auxiliares apresentaram aumento de 11,3% principalmente devido a: (i) crescimento na receita de transportes de cargas de 56,5% entre os trimestres, com destaque para o serviço de cargas expressas que detêm alta correlação com o segmento de negócios; e (ii) aumento de taxas de *no show*, cancelamentos, remarcação e reembolso, que estão diretamente relacionadas a nova família tarifária implementada no início do ano que contempla a cobrança dessas tarifas se por ventura o cliente realize alterações em sua compra com mais de 7 dias de antecedência.

**As receitas auxiliares cresceram 20,1% em relação ao 2T09, alcançando 11,3% da receita líquida.**

Pelo aumento da capacidade em 14,7% entre o 2T10 e 2T09, o RASK (receita por quilômetro voado) apresentou queda de 0,5%, passando de R\$14,47 centavos no 2T09 para R\$14,39 centavos no 2T10 (aumento de 2,6% *versus* 2T09 excluindo a receita não-recorrente de R\$42 milhões). Em comparação ao RASK de R\$15,48 centavos do 1T10, houve redução de 7,0%, uma vez que a redução da capacidade em 1,1% foi parcialmente compensando pelo aumento de 6,9% do *yield*.

## Custos e Despesas Operacionais

Custos e Despesas Operacionais (R\$MM)	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(571,7)	(429,8)	33,0%	(551,0)	3,8%
Pessoal	(311,6)	(276,7)	12,6%	(284,4)	9,5%
Arrendamento de Aeronaves	(136,5)	(136,4)	0,1%	(149,8)	-8,9%
Seguro de Aeronaves	(11,3)	(13,0)	-13,4%	(13,3)	-15,0%
Comerciais e Publicidade	(88,1)	(86,6)	1,8%	(82,1)	7,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(77,2)	(79,8)	-3,2%	(78,1)	-1,2%
Prestação de Serviços	(101,4)	(91,3)	11,0%	(99,1)	2,3%
Material de Manutenção e Reparo	(97,4)	(75,8)	28,5%	(137,0)	-28,9%
Depreciação e Amortização de Ágio	(80,4)	(32,5)	147,6%	(63,8)	26,1%
Outras Despesas	(58,0)	(82,2)	-29,4%	(79,8)	-27,3%
<b>Total de Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(1.533,6)</b>	<b>(1.304,1)</b>	<b>17,6%</b>	<b>(1.538,4)</b>	<b>-0,3%</b>
<b>Total Ex-Combustível</b>	<b>(961,9)</b>	<b>(874,3)</b>	<b>10,0%</b>	<b>(987,4)</b>	<b>-2,6%</b>

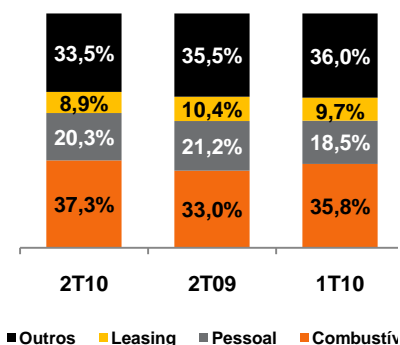
Os custos operacionais totalizaram R\$1.533,6 milhões no trimestre, 17,6% acima do 2T09, principalmente devido as: (i) despesas com combustíveis pelo aumento em 30,5% no preço do barril de petróleo (WTI); (ii) despesas de manutenção atreladas à renovação de frota por devolução de 5 aeronaves B737-300 no trimestre e reativação de parte das 4 aeronaves B767 para operações de fretamento de longa distância e sub-arrendamentos; (iii) maiores despesas de publicidade com o programa de milhagem SMILES; (iv) maiores despesas com pessoal pelo aumento no número de funcionários e no volume operacional; (v) aumento nas despesas de depreciação e amortização, em função da mudança nas práticas contábeis realizada no 1T10.

Na comparação entre o 2T10 e o 1T10, houve redução de 0,3%, principalmente em função da: (i) menor quantidade de aeronaves em regime de *leasing* operacional pela devolução de aeronaves B737-300s; (ii) redução de 0,4% na taxa média de dólar entre os períodos; (iii) menor concentração de gastos com manutenção de motores por conta da sazonalidade do trimestre; e (iv) redução nas despesas da linha de outras despesas. Estas reduções foram contrabalanceadas pelo aumento de (i) gastos com despesas com pessoal; (ii) aumento nas despesas com combustível em 9,5% e; (iii) aumento nas despesas de depreciação e amortização em 26,1% entre os períodos. Excluindo os efeitos das despesas de renovação de frota das aeronaves B737-300s e B767s no valor de aproximadamente R\$37 milhões, os custos totais seriam de aproximadamente R\$1.497 milhões, representando um aumento de 14,8% em comparação ao 2T09 e uma redução de 2,7% na comparação com o trimestre anterior.

Custos e Despesas Operacionais por ASK	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(5,17)	(4,46)	15,9%	(4,93)	4,9%
Pessoal	(2,82)	(2,87)	-1,9%	(2,55)	10,7%
Arrendamento de Aeronaves	(1,24)	(1,42)	-12,7%	(1,34)	-7,9%
Seguro de Aeronaves	(0,10)	(0,14)	-24,5%	(0,12)	-14,1%
Comerciais e Publicidade	(0,80)	(0,90)	-11,3%	(0,74)	8,4%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,70)	(0,83)	-15,6%	(0,70)	-0,1%
Prestação de Serviços	(0,92)	(0,95)	-3,2%	(0,89)	3,4%
Materiais de Manutenção e Reparo	(0,88)	(0,79)	12,0%	(1,23)	-28,2%
Depreciação e Amortização de Ágio	(0,73)	(0,34)	115,8%	(0,57)	27,4%
Outras Despesas	(0,52)	(0,85)	-38,5%	(0,71)	-26,5%
<b>Total (CASK)</b>	<b>(13,87)</b>	<b>(13,53)</b>	<b>2,5%</b>	<b>(13,77)</b>	<b>0,8%</b>
<b>CASK Ex-Combustíveis</b>	<b>(8,70)</b>	<b>(9,07)</b>	<b>-4,1%</b>	<b>(8,84)</b>	<b>-1,5%</b>

\*Custos e despesas operacionais divididos por ASK expresso em centavos de R\$ (CASK).

Distribuição do CASK



Os **custos operacionais por ASK (CASK)** totalizaram R\$13,87 centavos no 2T10 *versus* os R\$13,53 centavos registrados no 2T09, representando um aumento de 2,5% entre os trimestres principalmente por conta do CASK de combustível que por sua vez, aumentou 15,9% entre os períodos.

Entretanto, o aumento em ASKs foi em menor proporção do que em termos nominais, em decorrência do aumento combinado de: (i) 14,7% em capacidade; (ii) 15,8% na taxa de utilização das aeronaves; e (iii) 1,2% na etapa média de voo, de forma a preparar a malha aérea da GOL para a alta temporada do segundo semestre do ano. Em comparação ao 1T10, houve aumento de 0,8%, em função da redução de 1,1% na capacidade entre os períodos.

***O CASK ex-combustíveis do trimestre ficou em linha com as projeções da Companhia mesmo durante o trimestre menos favorável do ano.***

O **CASK excluindo as despesas com combustível (CASK ex-combustíveis)** totalizou R\$8,70 centavos, redução de 4,1% ante R\$9,07 centavos no 2T09, devido aos mesmos fatores acima, porém, compensado pelo aumento de capacidade em 14,7% que diluiu os custos fixos. Em relação ao 1T10, houve também redução de 1,5% em função de maior utilização das aeronaves compensada pela redução na capacidade de 1,1% entre os períodos. Excluindo os efeitos de renovação de frota das aeronaves B737-300s e B767s, o CASK totalizaria R\$8,37, com uma redução de 7,8% e 5,3% em relação ao 2T09 e 1T10, respectivamente e representaria o menor CASK ex-combustíveis já registrado desde a aquisição da VRG no 2T07.


***O CASK ex-combustíveis do trimestre excluindo as despesas pontuais de manutenção atingiu R\$8,37 centavos.***

Os custos com **combustíveis e lubrificantes** tiveram aumento de 33,0% em relação ao 2T09 totalizando R\$571,7 milhões no trimestre, principalmente em função do aumento de: (i) custo do combustível de aviação WTI em 30,5%, parcialmente compensado pela queda de 13,5% no dólar médio no mesmo período, (ii) 8,9% no número de decolagens; e (iii) 15,8% na taxa de utilização da frota, que passou de 11,3 horas bloco em 2T09 para 13,1 horas bloco em 2T10.

Em comparação com o 1T10, houve aumento de 3,8% pelo aumento no número de decolagens em 0,6%, aumento na taxa de utilização das aeronaves em 1,3% e aumento no preço por litro de combustível de aviação fornecido pela Petrobras em 3,3%. Por ASK, houve aumento de 15,9% e de 4,9% em relação ao 2T09 e 1T10 respectivamente.

Os **custos com pessoal** aumentaram para R\$311,6 milhões no 2T10 ou 12,6%, em comparação aos R\$276,7 milhões do 2T09, devido ao dissídio salarial de 6%, aprovado em dezembro de 2009, e aumento em 8,7% no quadro de colaboradores, principalmente nas áreas de operações, colaborados nos aeroportos e *call center*, para suportar o crescimento operacional da Companhia frente ao aumento no volume de passageiros transportados em aproximadamente 12%. Em comparação ao 1T10, houve aumento de 9,5% em função de maior quadro de funcionários em 2,5% para fazer frente ao aumento do volume operacional (a Companhia passou de 108 para 109 aeronaves operacionais entre os dois períodos) e da demanda do segundo semestre de 2010. Adicionalmente, foi registrada uma provisão de distribuição de lucros aos colaboradores baseada no programa de opções de compras de ações da Companhia no valor de R\$10,7 milhões. De acordo com a norma contábil em IFRS, houve o reconhecimento da despesa do plano no primeiro ano de sua outorga, com a gradativa redução nas provisões para os próximos anos de sua carência. Por ASK, houve redução de 1,9% em relação ao 2T09 e aumento de 10,7% em comparação ao 1T10.

Os **custos com arrendamento de aeronaves** totalizaram R\$136,5 milhões, mantendo-se praticamente constante em relação ao 2T09 (R\$136,4 milhões), considerando que parte da despesa de *leasing* do 2T09 havia sido renegociada com os lessores para períodos subsequentes (conforme divulgado no release do 2T09). Na comparação ano a ano, a despesa de *leasing* foi compensada pela: (i) redução de 13,5% na taxa de câmbio média entre os dois períodos; (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas em *leasing* financeiro na proporção total da frota (35 aeronaves no 2T10 e 26 aeronaves no 2T09); e (iii) devolução de 5 aeronaves B737-300 em



regime de *leasing* operacional que contribuíram para a redução de aproximadamente R\$3,5 milhões de despesas por trimestre.

Na comparação com o 1T10, os custos com arrendamento tiveram redução de 8,9%, principalmente pela devolução das aeronaves B737-300 sob regime de *leasing* operacional conforme discutido acima e valorização da taxa média do Real em 0,4% em relação ao Dólar durante o período. Por ASK, houve redução das despesas com *leasing* de 12,7% em relação ao 2T09 e de 7,9%, em comparação ao 1T10.

O **seguro de aeronaves** representou uma queda de 13,4%, registrando R\$11,3 milhões no 2T10 *versus* R\$13,0 milhões no 2T09, por conta da redução da frota que passou de 124 para 122 aeronaves na comparação ano a ano, também pela apreciação da taxa média do Real perante o Dólar em 13,5%, visto que esses contratos são denominados em moeda estrangeira. Em comparação ao 1T10, houve também redução de 12,4%, devido principalmente pela devolução das aeronaves 737-300 e apreciação da taxa média do Real perante o Dólar em 0,4% durante os períodos. Por ASK, houve redução de 24,5% e 14,1% em relação ao 2T09 e 1T10, respectivamente.

As **despesas comerciais e com publicidade** apresentaram um aumento de 1,8% e atingiram R\$88,1 milhões no 2T10 *versus* R\$86,6 no 2T09, devido ao aumento das comissões às administradoras de cartões de crédito, por conta de maiores vendas diretas em detrimento de vendas faturadas aos agentes, parcialmente compensadas pelo fim do repasse de comissões para vendas de passagens aéreas nas agências de turismo a partir do início de fevereiro de 2010.

Em relação ao 1T10, houve aumento de 7,3% devido aos maiores gastos com propaganda e publicidade com a revitalização do SMILES no total de aproximadamente R\$13,5 milhões e aumento de aproximadamente R\$1,5 milhões na despesa de comissão de cargas em decorrência do aumento na base de sua receita. Por ASK, as despesas comerciais tiveram queda de 11,3% em relação ao 2T09 e aumento de 8,4% em relação ao 1T10.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$77,2 milhões no 2T10 ou 3,2% menor do que os R\$79,8 milhões do 2T09, em decorrência do menor número de decolagens internacionais entre os dois períodos e do impacto da queda de 13,5% no Dólar médio entre os dois períodos. Em comparação ao 1T10, houve redução de 1,2% pelos mesmos motivos citados acima, parcialmente compensados pelo aumento de aproximadamente 1% no número de decolagens domésticas. Por ASK, essas tarifas reduziram-se em 15,6% na comparação com o 2T09 e 0,1%, *versus* o 1T10.

Os **custos com prestação de serviços** apresentaram aumento de 11,0%, em relação ao 2T09, totalizando R\$101,4 milhões devido ao aumento de prestação de serviços relacionados ao volume das operações, por maiores gastos com serviços de coleta e entrega e de rampa, em função do aumento de 8,9% em pousos e decolagens. Em comparação ao 1T10, os custos com prestação de serviços tiveram aumento de 2,3% em função da rescisão de contrato do sistema SABRE no valor de aproximadamente R\$3,0 milhões e prestação de serviços no valor de aproximadamente R\$2,0 milhões, relacionados a adequação da base de dados do SMILES em seu processo de migração do sistema IBM para o Siebel (Oracle), estimado para ser concluído ao final de 2010 e representará maior flexibilidade e valor agregado ao programa. Por ASK, esses custos tiveram redução de 3,2% em relação ao 2T09 e aumento de 3,4% em comparação ao 1T10.

As **despesas com materiais de manutenção** e reparos aumentaram em 28,5% totalizando R\$97,4 milhões no trimestre em comparação a R\$75,8 milhões no 2T09. Esse aumento deve-se à: (i) fase final do programa de renovação e unificação da frota para a devolução das 5 aeronaves 737-300 restantes do total de 11 aeronaves, no valor aproximado de R\$9 milhões, das quais se encontram paradas na frota não operacional em fase final de devolução; e (ii) custos relacionados a reativação das 4 aeronaves B767 durante o trimestre por conta da crescente demanda por fretamentos de longa distância no valor de aproximadamente R\$28 milhões.

Em relação ao 1T10, houve redução do custo com manutenção de 28,9%, em virtude da menor sazonalidade e redução na concentração de reparos de motores. Por ASK, essas despesas apresentaram aumento de 12,0% em comparação ao 2T09, e redução de 28,2% em comparação ao 1T10.

A **depreciação e amortização** apresentou aumento de 147,6% passando de R\$32,5 milhões no 2T09 para R\$80,4 milhões no 2T10 devido a: (i) maior número de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (de 35 aeronaves no 2T10 e 26 aeronaves no 2T09); e (ii) mudança na estimativa de depreciação do custo de manutenção de motores sob regime de *leasing* financeiro, que passaram a depreciar em 5 anos, enquanto os demais itens continuam a serem depreciados em 25 anos (conforme discutido no release do 1T10). Em comparação aos R\$63,8 milhões registrados no 1T10, houve aumento de 26,1% aos mesmos fatores acima discutidos. Por ASK, houve aumento de 115,8% e 27,4% em comparação ao 2T09 e 1T10, respectivamente.

As **outras despesas operacionais** (compostas principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos e despesas gerais e administrativas) totalizaram R\$58,0 milhões no 2T10, uma redução de 29,4% em comparação ao 2T09, devido a uma série de fatores, tais como: (i) maior eficiência no controle de despesas gerais e administrativas (telefone, água, gás, e energia elétrica), além de perdas de estoque, uniformes, e outros insumos nas bases operacionais gerando uma queda de aproximadamente R\$16 milhões; e (ii) benefícios obtidos em aproximadamente R\$10 milhões em função da automação nos sistemas internos da Companhia (estoques, contabilidade, faturamento, jurídico e contas a receber - conforme comentado no release do 4T09), que proporcionou melhor controle nas provisões, redução de despesas gerais e administrativas, bem como uma classificação mais correta dos custos de acordo com sua natureza, reduzindo a concentração da linha de Outras Despesas; (iii) otimização da malha aérea da Companhia, (iv) redução na quantidade de voos interrompidos entre os períodos; (v) redução nos gastos em Dólar de diárias, despesas de viagem e hospedagem da tripulação em função de uma redução de 6,5% e 4,2% no número de pousos internacionais (mais onerosos que em pousos domésticos) em comparação a 2T09 e 1T10, respectivamente; e (vi) maior quantidade de equipamentos de informática sob a modalidade de *leasing* financeiro que conseqüentemente, geraram menores gastos com locação de equipamentos.

Em comparação ao 1T10, houve uma redução de 27,3% pelos mesmos motivos apresentados acima, parcialmente compensada pelo aumento em número de pousos e decolagens entre os períodos de 0,6%. Por ASK, houve queda de 38,5% e 26,5% em comparação ao 2T09 e o 1T10, respectivamente.

## Resultado Operacional\*

Resultados Operacionais (R\$MM)	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
EBIT	<b>57,3</b>	89,9	-36,3%	191,4	-70,1%
Margem	<b>3,6%</b>	6,5%	-2,9 pp	11,1%	-7,5 pp
por ASK	<b>0,52</b>	0,93	-44,5%	1,71	-69,8%
EBITDA	<b>137,7</b>	122,4	12,4%	255,2	-46,1%
Margem	<b>8,7%</b>	8,8%	-0,1 pp	14,8%	-6,1 pp
por ASK	<b>1,25</b>	1,27	-2,0%	2,28	-45,5%
EBITDAR	<b>274,2</b>	258,8	5,9%	405,0	-32,3%
Margem	<b>17,2%</b>	18,6%	-1,3 pp	23,4%	-6,2 pp
por ASK	<b>2,48</b>	2,69	-7,7%	3,63	-31,6%

A margem operacional do 2T10 totalizou 3,6% ou 2,9 pontos percentuais abaixo da margem de 6,5% do 2T09 e 7,5 pontos percentuais abaixo do registrado no 1T10 de 11,1%. O 2T10 foi um trimestre de concentração de despesas atreladas à renovação de frota e em linha com as expectativas da Administração para o cumprimento das margens operacionais previstas para o ano de 2010.

A Companhia acredita que o EBITDAR, equivalente ao EBITDA antes das despesas com arrendamento de aeronaves (denominado em dólares) e é um indicador útil para medir desempenho operacional de companhias aéreas e no caso específico da GOL e no setor de transportes aéreos, parte significativa das aeronaves é arrendada e é um importante item na base de custo. Assim, esse indicador mostra a capacidade de cobrir esses gastos, bem como facilita a comparação operacional com outras empresas do setor.

Excluindo as despesas atreladas à renovação de frota das aeronaves B737-300s e B767s, o resultado operacional do trimestre atingiria aproximadamente R\$94 milhões, com margem de 5,9%.

**Excluindo as despesas atreladas à renovação de frota, o resultado operacional do trimestre atingiria R\$94 milhões, com margem de 5,9%.**

O EBITDAR do trimestre atingiu R\$274,2 milhões, resultando em uma margem EBITDAR de 17,2% no 2T10, 1,3 pontos percentuais abaixo dos 18,6% no 2T09 que totalizou R\$258,8 milhões e 6,2 pontos percentuais abaixo dos 23,4%, e R\$405,0 milhões registrados no 1T10. Excluindo as despesas atreladas à renovação de frota, o EBITDAR do trimestre teria sido aproximadamente R\$311 milhões, com margem de 19,5%.

## Resultado das Operações de Hedge

A Companhia contabiliza instrumentos financeiros derivativos de acordo com o IAS 39 — Contabilização de Instrumentos Derivativos e Atividades de Hedge.

Resultados de Hedge (R\$MM) 2T10	WTI	Câmbio	Juros	Total
<i>Operacional</i>	-	(1,3)	-	(1,3)
<b>Subtotal - Resultado Operacional</b>	-	<b>(1,3)</b>	-	<b>(1,3)</b>
<i>Financeiro</i>	(19,0)	(2,7)	(0,7)	(22,4)
<i>Não designados para hedge</i>	-	0,9	(4,2)	(3,3)
<b>Subtotal - Resultado Financeiro</b>	<b>(19,0)</b>	<b>(1,8)</b>	<b>(4,9)</b>	<b>(25,7)</b>
<b>Total</b>	<b>(19,0)</b>	<b>(3,1)</b>	<b>(4,9)</b>	<b>(27,0)</b>
OCI (líquido de impostos)	0,2	(2,5)	(0,1)	(2,4)

\*OCI (Other Comprehensive Income): O OCI acumulado (que se difere do lucro líquido) é atribuído a ganhos ou perdas não realizadas de uma variedade de fontes, como títulos mobiliários classificados como Disponíveis para Venda, e operações com derivativos classificados como hedge de Fluxo de Caixa ou como hedge de Investimentos Líquidos no Exterior.

No segundo trimestre de 2010, a Companhia reconheceu uma perda líquida em operações de *hedge* de R\$27,0 milhões (mais detalhes também na seção resultado financeiro), sendo que o efeito caixa foi uma saída de R\$ 27,9 milhões no mesmo período, uma vez que a Companhia aumentou seu programa de compra de opções de petróleo passando a proteger 30% do consumo estimado para 12 meses, comparado aos 20% de proteção da política de *hedge* seguida até o 1T10.

**Combustível:** as operações de *hedge* de consumo de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru (WTI) e representaram perdas de R\$19,0 milhões no trimestre.

Desse total, foram consideradas inefetivas para fins de *hedge accounting*, perdas de R\$1,2 milhão com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 2T10 (regime de competência), e R\$17,8 milhões de perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.

**Câmbio:** as operações de *hedge* para taxa de câmbio totalizaram perdas líquidas de R\$4,0 milhões, das quais R\$1,3 milhão foram perdas consideradas efetivas e contabilizadas de forma pro-rata nas linhas de despesas operacionais (*leasing*, combustíveis, seguros, etc), e R\$2,7 milhões foram perdas, registradas como inefetivas em despesas financeiras. A Companhia também apresentou um ganho de R\$0,9 milhão registrado em despesa financeira referente a um *swap* (Dólar x CDI) contratada para proteger uma dívida contra a variação cambial de Dólar. Esta operação não é designada para *hedge accounting*.

**Juros:** totalizou uma perda líquida de R\$4,9 milhões, dos quais fazem parte R\$0,7 milhão de perda considerada efetiva e contabilizada no resultado financeiro, e R\$4,2 milhões de perdas com derivativos não designados para *hedge accounting*, registrados como despesas financeiras.

Valor Nominal de Contratos por período	3T10	4T10	1T11	2T11	3T11	4T11	Total
<b>Combustíveis</b>							
Volume Nominal em Barris ('000)	1.949	1.703	359	198	196	195	<b>4.600</b>
Volume Nominal em Litros ('000)	309.852	270.743	57.074	31.478	31.160	31.001	<b>731.308</b>
Preço por Barril (US\$) *	88,60	91,86	93,58	106,74	81,00	84,03	<b>90,46</b>
Total do valor Nominal dos Barris (R\$MM) **	311,1	281,8	60,5	38,1	28,6	29,5	<b>750</b>
<b>Câmbio</b>							
Valor Nominal em US\$ MM	193,5	16,0	-	-	-	-	<b>209,5</b>
Taxa Média dos Contratos	1,889	1,975	-	-	-	-	<b>1,8955</b>
<b>Total em R\$MM</b>	<b>365,5</b>	<b>31,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>397,1</b>

\* Média ponderada entre os strikes dos derivativos. Médias apenas dos preços das opções de compra.

\*\* Taxa de câmbio em 30/06/2010: R\$1,8015 / US\$1,00.

A GOL adota uma política de *hedge* que visa proteger a Companhia de flutuações nos preços de combustíveis, câmbio e juros e que possam vir a afetar significativamente a competitividade de suas operações. Para cumprir com essa finalidade, a Companhia possui um Comitê de Política Financeiras e Risco composto por alguns de seus Conselheiros de Administração, consultoria independente e gestores da Companhia. O Comitê se reúne trimestralmente com a finalidade principal de traçar os objetivos em um horizonte contínuo de 24 meses, caso os gatilhos pré-estabelecidos sejam atingidos. O Comitê também pode se reunir extraordinariamente, caso um de seus membros faça uma convocação. Baseados nessas decisões, os gestores da Companhia executam as estratégias de proteção determinadas.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre, foram em sua totalidade, aquisições de opções de compra de WTI ou Dólar, opções do tipo *collar* de WTI e *swap* de WTI, futuro de Dólar, *swap* entre taxa de câmbio e CDI e *swaps* entre taxas de juros pré e pós fixadas. A GOL foca em estruturas simplificadas de derivativos visando reduzir seus riscos operacionais e preservar ao máximo as metas estabelecidas em seu orçamento anual.

## Resultado Financeiro Líquido

No 2T10, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$113,3 milhões, ante uma receita de R\$369,9 milhões no 2T09, e uma despesa de R\$133,7 milhões no 1T10.

Resultado Financeiro (R\$MM)	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
Despesas com Juros	<b>(81,3)</b>	(57,7)	40,9%	(79,3)	2,5%
<i>Leasing Financeiro</i>	<b>(22,9)</b>	(21,3)	7,3%	(22,9)	0,0%
<i>Despesas com Juros</i>	<b>(58,4)</b>	(36,4)	60,6%	(56,4)	3,6%
Juros Capitalizados	<b>2,8</b>	1,1	155,5%	2,6	10,1%
Variação Cambial	<b>(29,9)</b>	448,4	nm	(59,0)	-49,4%
Receita Financeira	<b>25,7</b>	3,9	552,6%	22,4	14,9%
Resultado de <i>Hedge</i>	<b>(25,7)</b>	(13,3)	93,5%	(17,8)	44,8%
Outras receitas (despesas) financeiras	<b>(4,9)</b>	(12,5)	-60,9%	(2,7)	82,8%
<b>Resultado Financeiro Líquido</b>	<b>(113,2)</b>	<b>369,9</b>	<b>nm</b>	<b>(133,7)</b>	<b>-15,4%</b>

As **despesas com juros** atingiram R\$81,3 milhões com um aumento de 40,9% em relação ao 2T09, principalmente em função de: (i) despesas de juros trimestrais com debêntures no 2T10 enquanto que no ano anterior, houve incidência somente de um mês de juros pelo fato dela ter sido emitida em maio/09 e (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro (35 no 2T10 versus 26 no 2T09). Em comparação com o 1T10, houve aumento de 2,5% principalmente por conta da apreciação da taxa final do Dólar em 1,2% que afetam os pagamentos de juros sobre o endividamento em moeda estrangeira que ao final do 2T10 correspondiam a R\$2.635,3 milhões e da elevação da taxa CDI em aproximadamente 1,5 p.p. atrelado diretamente ao pagamento de juros das debêntures.

A **variação cambial** registrou uma despesa de R\$29,9 milhões no 2T10, principalmente em decorrência da apreciação do Dólar frente ao Real em 1,2% no trimestre, que incide diretamente sobre os passivos financeiros em moeda estrangeira da empresa (80,6% da dívida da Companhia).

No 2T09 foi registrada uma receita de R\$448,4 milhões por conta da apreciação do Real frente ao Dólar em 15,7% no trimestre e um maior endividamento da Companhia a financiamentos atrelados à moeda estrangeira (84,2% da dívida da Companhia). No 1T10, houve uma despesa de R\$59 milhões em função da desvalorização do Dólar em 2,3%.

A **receita financeira** foi positiva em R\$25,7 milhões no 2T10, que resultou em um aumento de mais de 5,5 vezes em comparação a uma receita de R\$3,9 milhões no 2T09, e um aumento de 14,9% em comparação a receita de R\$22,4 milhões do 1T10, em virtude principalmente do aumento do caixa que atualmente já corresponde a 24,7% da receita líquida dos últimos doze meses (24,0% no 1T10 e 9,8% no 2T09); e dos ganhos financeiros atrelados às aplicações das mesmas.

As **outras despesas financeiras** atingiram R\$4,9 milhões no 2T10 em comparação a despesas de R\$12,5 milhão no 2T09 e R\$2,7 no 1T10. Em relação ao trimestre anterior, houve um aumento de 82,8% pois no 2T09, esta linha contemplava a receita financeira do desconto obtido na compra de 2 motores para serem utilizados como reserva, junto a CFM no valor aproximado de R\$2,5 milhões.

## Imposto de Renda

Imposto de Renda (R\$MM)	2T10	2T09	Var.%	1T10	Var.%
Imposto de renda corrente	11,9	2,5	376,6%	(32,4)	nm
Imposto de renda diferido	(7,9)	(108,7)	-92,8%	(1,3)	496,0%
<b>Imposto de Renda</b>	<b>4,0</b>	<b>(106,2)</b>	<b>nm</b>	<b>(33,8)</b>	<b>nm</b>

O total de imposto de renda registrado no 2T10 foi um benefício de R\$4,0 milhões em comparação a uma despesa de R\$106,2 milhões no 2T09 e uma despesa de R\$33,8 milhões. A variação positiva na linha do imposto de renda corrente, na comparação ano a ano é explicada, principalmente, pela base tributável apurada conforme de acordo com a Lei nº6.404/76 que no 2T10 foi um prejuízo de R\$55,9 milhões e no 1T10, um lucro de R\$57,8 milhões. Quando comparado com o ano anterior, embora a base lucro tributável do 2T09 tenha sido positiva, ela foi compensada, principalmente, com a despesa de variação cambial.

A variação na linha de imposto de renda diferido é explicada pelas diferenças temporárias, quando comparado o 2T10 com o 1T10, a maior reversão é explicada principalmente, pela variação dos depósitos de manutenção e depreciação de motores. O 2T09 foi impactado, principalmente, pelo aumento nas operações de *leasings* de aeronaves financeiras.

## Resultado do Período

A GOL apresentou prejuízo no 2T10 de R\$51,9 milhões, ante um lucro líquido de R\$353,7 milhões no 2T09 e um lucro líquido de R\$23,9 milhões no 1T10. O prejuízo do trimestre foi principalmente em função de: (i) ser um trimestre com a menor sazonalidade no setor aéreo em termos de demanda e volume de geração de receita; (ii) despesas pontuais de manutenção atreladas ao programa de renovação da frota com a devolução das aeronaves B737-300s e reativação de 4 B767s; e (iii) apreciação de 1,2% da taxa de câmbio final do Dólar em relação ao Real entre 2T10 e 1T10 que gerou despesas de variação cambial sobre os passivos denominados em moeda estrangeira.

## Liquidez e Endividamento

Liquidez Total (R\$MM)	2T10	2T09	Var.%	1T10	Var.%
<b>Em Reais</b>	<b>1.839,8</b>	<b>1.147,6</b>	<b>60,3%</b>	<b>1.814,1</b>	<b>1,4%</b>
Caixa e Aplicações Financeiras	1.589,3	613,7	159,0%	1.496,1	6,2%
Recebíveis de Curto Prazo	250,5	533,9	-53,1%	318,0	-21,2%
<b>Liquidez Total</b>	<b>1.839,8</b>	<b>1.147,6</b>	<b>60,3%</b>	<b>1.814,1</b>	<b>1,4%</b>

O total em **disponibilidades** (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em R\$1.589,3 milhões, um aumento de 6,2% em comparação ao 1T10 e de 159,0% em comparação ao 2T09. As disponibilidades já representam 24,7% da receita líquida dos últimos 12 meses e 2,7 vezes as

obrigações dos próximos 12 meses e estão compostos da seguinte forma: (i) saldo de caixa de R\$1.518,0 milhões; (ii) R\$31,9 milhões em investimentos de liquidez imediata; e (iii) R\$39,5 milhões em depósitos restritos.

**Neste contexto, a GOL atinge seu objetivo de 2010 de ter um saldo de caixa de pelo menos 25% da receita líquida dos últimos 12 meses** demonstrando seu compromisso em possuir um balanço patrimonial forte que proporcione grande capacidade de recuperação financeira diante de qualquer cenário de crise macroeconômica, volatilidade de câmbio, petróleo e de mercado, as quais o setor aéreo está sujeito, ao mesmo tempo, possibilitando sustentação para a estratégia de crescimento da Companhia. Desta forma, a GOL passa a possuir um caixa em patamares semelhantes aos melhores *players* mundiais.

Os **recebíveis de curto prazo** são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (VoeFácil), e contas a receber de agências de viagem e transporte de cargas. Ao final de 2T10, esses recebíveis correspondiam a R\$250,5 milhões, um saldo 21,2% menor do que o valor de R\$318,0 milhões registrados no 1T10, devido a redução do volume de vendas (“efeito *forward bookings*”) pela baixa sazonalidade do segundo trimestre principalmente nos meses de abril e maio que se reflete na redução do montante de recebíveis, e aumento no volume de duplicadas descontadas da Companhia.

<b>Compromissos Financeiros (R\$MM)</b>	<b>2T10</b>	<b>2T09</b>	<b>Var.%</b>	<b>1T10</b>	<b>Var.%</b>
<b>Financiamento de Aeronaves</b>	<b>1.767,0</b>	<b>1.850,3</b>	<b>-56,3%</b>	<b>1.803,0</b>	<b>-20,6%</b>
<i>Leasings Financeiros</i>	<b>1.661,0</b>	1.360,6	22,1%	1.670,4	-0,6%
<i>PDP Facility</i>	<b>106,0</b>	489,7	-78,4%	132,6	-20,1%
<b>Empréstimos e Financiamentos</b>	<b>1.480,9</b>	<b>1.325,0</b>	<b>11,8%</b>	<b>1.408,4</b>	<b>5,1%</b>
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	<b>1.159,4</b>	978,2	18,5%	1.090,9	6,3%
<i>Bônus Perpétuo</i>	<b>321,5</b>	346,8	-7,3%	317,5	1,3%
Juros Acumulados	<b>22,5</b>	21,8	3,2%	24,7	-8,9%
<b>Dívida Bruta</b>	<b>3.270,4</b>	<b>3.197,1</b>	<b>2,3%</b>	<b>3.236,1</b>	<b>1,1%</b>
<i>Leasings Operacionais a Pagar* (fora do balanço)</i>	<b>2.588,9</b>	2.973,7	-12,9%	2.585,4	0,1%
<b>Total de Compromissos Financeiros</b>	<b>5.859,3</b>	<b>6.170,8</b>	<b>-5,0%</b>	<b>5.821,5</b>	<b>0,6%</b>

\* correspondem à soma dos empréstimos e financiamentos e à projeção do valor total dos contratos de *leasings* operacionais a pagar, de acordo com as demonstrações financeiras.

Em 30 de junho de 2010, o total de **empréstimos e financiamentos** da Companhia somavam R\$3.270,4 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo, excluindo os bônus perpétuos que não possuem vencimento, tinham um prazo médio de 8,2 anos, com taxa média de 11,5% nas obrigações em moeda local, e 6,3% nas obrigações em Dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia é de R\$2.948,9 milhões ou 1,0% maior do que no 1T10 por conta da: (i) obtenção de uma linha de capital de giro junto ao banco Itaú BBA, denominada em Dólar, no valor de R\$101,5 milhões (ou US\$53,3 milhões) com o objetivo de reduzir o custo de captação de dívida da Companhia utilizada para a quitação da linha de capital de giro com o banco Pine no valor de R\$60 milhões que era denominada em Reais, e (ii) apreciação da taxa de Dólar final em 1,2% entre o 2T10 e 1T10.

O total de compromissos financeiros, que somam a dívida bruta registrada no balanço patrimonial, e a projeção de pagamentos dos contratos de *leasing* operacionais vigentes entre 2010 e 2021 (com base em 30 de junho), totalizou R\$5.859,3 milhões no trimestre, um aumento de 0,6% em comparação ao 1T10 principalmente por conta da apreciação de 1,2% do Dólar frente ao Real enquanto que em comparação ao 2T09, houve uma redução 5,0% devido principalmente à valorização do Real frente ao Dólar em 7,7% durante os períodos.

<b>Financiamento de Aeronaves (R\$MM)</b>	<b>2T10</b>	<b>2T09</b>	<b>Var.%</b>	<b>1T10</b>	<b>Var.%</b>
<b>Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)</b>	<b>252,6</b>	613,1	-58,8%	278,4	-9,3%
<i>PDP Facility</i>	<b>106,0</b>	489,7	-78,4%	132,6	-20,1%
<i>Leasings Financeiros</i>	<b>146,6</b>	123,4	18,8%	145,8	0,5%
<b>Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)</b>	<b>1.514,5</b>	1.237,2	22,4%	1.524,6	-0,7%
<i>Leasings Financeiros</i>	<b>1.514,5</b>	1.237,2	22,4%	1.524,6	-0,7%
<b>Total de Financiamento de Aeronaves</b>	<b>1.767,1</b>	1.850,3	-4,5%	1.803,0	-2,0%

Os financiamentos de aeronaves totalizaram R\$1.767,1 milhões no final do 2T10, principalmente compostos pela:

- Linha de crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves - PDP Facility II – cujo saldo devedor em 30 de junho de 2010 corresponde a R\$106,0 milhões e que será utilizado para o pagamento de 4 aeronaves do total de 7 que estão previstas para entrega durante o ano de 2010. Essa linhas de financiamento já contemplam seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale-leaseback* ou via empréstimos de longo prazo, com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos.
- Financiamentos de aeronaves sob a modalidade de *leasing* financeiro que totalizam R\$1.661,1 milhões correspondem a obrigações financeiras pagas periodicamente aos lessores dos aviões, por meio da própria geração de caixa operacional da Companhia ou via empréstimos de longo prazo, também com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. Em comparação ao 1T10, praticamente não houve alteração pela frota de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro permanecer constante, com uma leve redução de 0,5% por conta das amortizações do período.

<b>Cronograma da Dívida Financeira (R\$MM)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>&gt; 2014</b>	<b>Total</b>
<b>Em Moeda Nacional</b>	<b>303,7</b>	<b>130,3</b>	<b>118,5</b>	<b>115,0</b>	<b>50,9</b>	<b>10,8</b>	<b>729,3</b>
<i>Capital de Giro</i>	226,5	-	-	-	-	-	226,5
<i>BDMG I e II</i>	3,2	3,2	4,6	6,0	4,1	10,8	31,9
<i>BNDES</i>	14,4	14,4	1,2	-	-	-	29,9
<i>BNDES-Safra</i>	13,4	19,3	19,3	15,5	-	-	67,4
<i>Debêntures</i>	46,3	93,5	93,5	93,5	46,8	-	373,6
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>18,0</b>	<b>15,0</b>	<b>15,0</b>	<b>7,5</b>	-	<b>374,6</b>	<b>430,1</b>
<i>IFC</i>	15,0	15,0	15,0	7,5	-	-	52,5
<i>FINIMP</i>	2,9	-	-	-	-	-	2,9
<i>Senior Notes</i>	-	-	-	-	-	374,6	374,6
<b>Total</b>	<b>321,6</b>	<b>145,4</b>	<b>133,6</b>	<b>122,5</b>	<b>50,9</b>	<b>385,4</b>	<b>1.159,4</b>

No dia 13 de julho de 2010, a GOL anunciou a conclusão da oferta de notas seniores no total de US\$300 milhões, precificados a uma taxa de 9,25%, com vencimento em 2020, em uma operação isenta de registro em conformidade com o *Securities Act* dos EUA, datado de 1933. A Companhia e a VRG Linhas Aéreas S.A., atuarão como garantidoras das Notas. As Notas constituem-se em obrigações sênior sem garantia real da GOL, com opção de resgate antecipado e direito a compensação (*"make-whole premium"*). A GOL pretende utilizar os recursos da oferta principalmente para o pagamento de dívidas com vencimento nos próximos três anos.

Indicadores Financeiros	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
% da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira	80,6%	84,2%	-3,0pp	79,2%	+1,4pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	24,7%	9,8%	+14,9pp	24,0%	+0,7pp
Dívida Líquida (R\$MM)	1.681,1	2.583,6	-34,9%	1.740,0	-3,4%
Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R\$MM)	1.253,6	1.746,9	-28,2%	1.289,9	-2,8%
Compromissos Financeiros Líquidos <sup>1</sup> (R\$MM)	4.270,0	5.557,2	-23,2%	4.325,4	-1,3%
Dívida Bruta Ajustada <sup>2</sup> (R\$MM)	7.030,9	7.660,9	-8,2%	6.999,7	0,4%
Dívida Líquida Ajustada (R\$MM)	5.763,1	7.393,9	-22,1%	5.821,1	-1,0%
Dívida Bruta Ajustada <sup>2</sup> / EBITDAR*	5,5	6,6	-16,7%	5,6	-1,8%
Dívida Bruta Ajustada <sup>2</sup> / EBITDAR+Receita Fin.*	5,2	5,8	-10,3%	5,1	2,0%
Dívida Líquida Ajustada <sup>3</sup> / EBITDAR*	4,5	6,3	-28,6%	4,6	-2,2%
Dívida Líquida Ajustada <sup>2</sup> / EBITDAR+Rec. Financeira*	4,2	5,6	-25,0%	4,2	0,0%
Dívida Bruta Aj. <sup>2</sup> / Capitalização Ajustada (contábil)	0,7	0,8	-12,5%	0,7	0,0%
Dívida Bruta Aj. <sup>2</sup> / Capitalização Ajustada (mercado) <sup>3</sup>	0,7	0,8	-12,5%	0,6	16,7%
EBITDA / Despesas Financeiras*	2,2	1,8	22,2%	2,3	-4,3%
Compromissos Financeiros Líq.*/EBITDAR*	3,4	4,8	-29,2%	3,5	-2,9%

<sup>1</sup>Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 25 da demonstrações financeiras) menos Disponibilidades e Investimentos Financeiros de Curto Prazo <sup>2</sup>Dívida Bruta + Despesas de Leasings Operacionais dos últimos 12 meses x 7 <sup>3</sup>Dívida Bruta Ajustada menos Disponibilidades e Investimentos Financeiros de Curto Prazo <sup>3</sup>Considera cotação de R\$ 22,30 por ação.

Empréstimos (R\$MM)	2T10	2T09	Var. %	1T10	Var. %
<b>Curto Prazo</b>	<b>596,8</b>	<b>871,4</b>	<b>-31,5%</b>	<b>563,5</b>	<b>5,9%</b>
<b>Em Reais</b>	<b>209,6</b>	<b>223,7</b>	<b>-6,3%</b>	<b>212,0</b>	<b>-1,1%</b>
Capital de Giro	125,0	50,0	150,0%	185,0	-32,4%
BNDES	14,4	14,2	1,2%	14,4	0,0%
BNDES-Safra	13,4	-	nm	6,3	110,4%
BDMG	3,2	2,8	15,5%	2,9	12,6%
Debêntures	46,3	153,3	nm	-	nm
Juros	7,4	3,4	115,1%	3,4	115,0%
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>387,2</b>	<b>647,8</b>	<b>-40,2%</b>	<b>351,5</b>	<b>10,2%</b>
Capital de Giro	101,5	-	nm	-	nm
PDP Facility	106,0	489,7	-78,4%	132,6	-20,1%
Empréstimo IFC	15,0	16,3	-7,7%	51,8	-71,0%
FINIMP	2,9	-	nm	-	nm
Leasings Financeiros	146,6	123,4	18,8%	145,8	0,5%
Juros	15,2	18,4	-17,4%	21,3	-28,7%
<b>Longo Prazo</b>	<b>2.352,2</b>	<b>1.978,9</b>	<b>18,9%</b>	<b>2.355,1</b>	<b>-0,1%</b>
<b>Em Reais</b>	<b>425,6</b>	<b>281,4</b>	<b>51,3%</b>	<b>460,7</b>	<b>-7,6%</b>
BNDES	15,5	29,5	-47,4%	19,1	-18,8%
BNDES-Safra	54,1	-	nm	38,1	42,0%
BDMG	8,4	11,4	-26,4%	9,4	-10,2%
BDMG II	20,2	-	nm	19,8	2,0%
Debêntures	327,3	240,4	36,1%	374,3	nm
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>1.926,6</b>	<b>1.697,6</b>	<b>13,5%</b>	<b>1.894,4</b>	<b>1,7%</b>
Empréstimo IFC	37,5	56,9	-34,1%	-	nm
Leasing Financeiro	1.514,5	1.237,2	22,4%	1.524,6	-0,7%
Senior Notes	374,6	403,4	-7,1%	369,8	1,3%
<b>Endividamento Financeiro, ex-perpétuos</b>	<b>2.948,9</b>	<b>2.850,4</b>	<b>3,5%</b>	<b>2.918,6</b>	<b>1,0%</b>
Bônus Perpétuos	321,5	346,8	-7,3%	317,5	1,3%
<b>Dívida Bruta</b>	<b>3.270,4</b>	<b>3.197,2</b>	<b>2,3%</b>	<b>3.236,1</b>	<b>1,1%</b>

\* Alguns cálculos do relatório podem não bater devido ao arredondamento.

## Frota e Plano de Frota

A Companhia continua trabalhando em seu plano de substituição das aeronaves Boeing 737-300 e 767-300/200 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas domésticas e internacionais de curto e médio percurso. Em 30 de junho de 2010, a Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 122 aeronaves, com idade média de 6,8 anos. Nesse trimestre, a GOL recebeu 2 Boeing 737-800NG SFP em substituição de 1 Boeing 737-300, 1 Boeing 737-700 e 4 Boeing 737-800.

<b>Frota Operacional</b>	<b>Assentos<sup>(2)</sup></b>	<b>2T10</b>	<b>2T09</b>	<b>Var. #</b>	<b>1T10</b>	<b>Var. #</b>
<b>Voos Regulares</b>						
B737-300	141	-	9	(9)	-	-
B737-700 NG	144	42	42	-	42	-
B737-800 NG	177	17	22	(5)	17	-
B737-800 NG SFP	187	52	37	15	49	3
<b>Fretamentos</b>						
B767-300 ER <sup>(1)</sup>	218	4	-	4	-	4
<b>Sub Total<sup>(2)</sup></b>	<b>18.145</b>	<b>115</b>	<b>110</b>	<b>5</b>	<b>108</b>	<b>7</b>
<b>Não Operacional</b>						
	<b>Assentos<sup>(2)</sup></b>	<b>2T10</b>	<b>2T09</b>	<b>Var. #</b>	<b>1T10</b>	<b>Var. #</b>
B737-300	141	5	6	(1)	6	(1)
B737-700 NG	144	-	-	-	1	(1)
B737-800 NG	177	-	2	(2)	4	(4)
B737-800 NG SFP	187	-	-	-	1	(1)
B767-300 ER <sup>(3)</sup>	218	2	6	(4)	6	(4)
<b>Sub Total<sup>(4)</sup></b>	<b>3.268</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>(7)</b>	<b>18</b>	<b>(11)</b>
<b>Total</b>	<b>21.413</b>	<b>122</b>	<b>124</b>	<b>(2)</b>	<b>126</b>	<b>(4)</b>

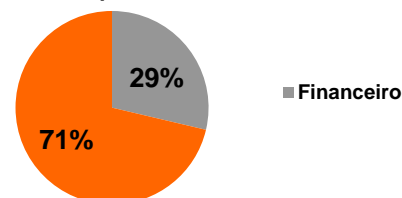
(1) Total de assentos no 2T10

(2) 1 aeronave se encontra em sublease de 36 meses e outra realizando voos de fretamento.

(3) Das 6 aeronaves B737-300 excluídas da frota operacional, porém ainda consideradas na frota total, 1 foi devolvida ao lessor e 5 ainda se encontram paradas na frota não operacional em fase final de devolução.

(4) Dos 6 B767-300/200, 1 encontra-se sub-arrendada (sub-lease) para uma empresa norte-americana e outra sub-arrendada (*wet-lease*) para uma empresa Brasileira para voos entre o Brasil e Angola. As demais 4 aeronaves B767-300/200 foram reintegradas a frota operacional para a crescente demanda de voos de fretamento de longa distância. A frota é atualmente 100% arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Do total de 122 aeronaves, 87 estavam sob o regime operacional e 35 em arrendamentos financeiros, sendo que destas, 29 aeronaves possuem opção de compra ao final do contrato.

Distribuição da Frota entre Leasings Financeiros e Operacionais



<b>Plano de Frota Operacional</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
B737-700 NG	40	40	40	40	40
B737-800 NG*	71	75	79	81	85
<b>Total</b>	<b>111</b>	<b>115</b>	<b>119</b>	<b>121</b>	<b>125</b>

\* inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)

<b>Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R\$MM)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>&gt;2014</b>	<b>Total</b>
Pre Delivery Deposits	113,2	207,2	420,2	444,3	230,2	162,3	1.530,3
Compromissos com aquisição de aeronaves*	658,4	1.000,4	431,8	2.351,9	3.468,5	2.989,0	10.696,6
<b>Total</b>	<b>771,6</b>	<b>1.207,5</b>	<b>852,0</b>	<b>2.796,2</b>	<b>3.698,6</b>	<b>3.151,3</b>	<b>12.226,8</b>

\* Preços de lista

## Investimentos

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram R\$169,0 milhões, sendo 55% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (*Pre Delivery Deposits*) para serem entregues em 2010 a 2012. As aquisições de peças representaram 21% e; investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção do 3º hangar) em Confins (Minas Gerais), totalizaram cerca de 24%. No acumulado no ano, os investimentos somaram R\$260,2 milhões, sendo 58% em aquisição de aeronaves, 21% em compra de peças e 21% em bases, TI e expansão do centro de manutenção. A expectativa de investimentos para o ano e de aproximadamente R\$450 milhões para o ano de 2010.

## Composição Acionária

	ON	%	PN	%	Total	%
Fundo de Investimento em Participações Volluto	137.032.718	100,0	36.795.679	27,6	173.828.397	64,3
Conselho	16	-	1.891.707	1,4	1.891.723	0,7
Ações em Tesouraria	-	-	454.425	0,3	454.425	0,2
Alliance Bernstein L.P.	-	-	8.748.869	6,6	8.748.869	3,2
Mercado	-	-	85.307.792	64,0	85.307.792	31,6
<b>Total</b>	<b>137.032.734</b>	<b>100,0</b>	<b>133.198.472</b>	<b>100,0</b>	<b>270.231.206</b>	<b>100,0</b>

## Sumário das Projeções Financeiras 2010

A GOL reitera suas projeções financeiras para o ano de 2010 e adicionalmente após a conclusão de seu processo de renovação de sua frota operacional que estima crescimento das margens operacionais em 2011 e 2012 para níveis acima de 13%, com base em suas perspectivas de continuidade de crescimento da economia brasileira e tráfego aéreo em sua área de atuação. O quadro abaixo apresenta revisão das premissas macroeconômicas relacionadas a perspectivas de crescimento da economia Brasileira e demanda do mercado doméstico, e mantém constantes as demais projeções financeiras para 2010:

Projeções Financeiras 2010	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo
	(anterior)	(anterior)	(revisado)	(revisado)
Crescimento do PIB Brasileiro	5,0%	6,0%	<b>6,0%</b>	<b>7,0%</b>
Crescimento da Demanda no Mercado Doméstico (%RPKs)	12,5%	18,0%	<b>14,0%</b>	<b>21,0%</b>
Crescimento de Oferta e Demanda em Relação ao PIB	2,5x	3,0x	2,5x	3,0x
Passageiros Transportados (MM)	31,5	36,5	31,5	36,5
Capacidade (Oferta) GOL (ASKs bilhões)	45,0	47,2	45,0	47,2
Frota (fim do período)	111	111	111	111
Yield (R\$ centavos)	19,50	21,00	19,50	21,00
RPK, Sistema (bilhões)	31,5	33,0	31,5	33,0
Decolagens (000)	290	300	290	300
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	8,9	8,5	8,9	8,5
Litros Consumidos (bilhões)	1,45	1,47	1,45	1,47
Preço do Combustível (R\$/litro)	1,70	1,58	1,70	1,58
WTI Médio (US\$/barril)	82	77	82	77
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,85	1,72	1,85	1,72
Margem Operacional em 2010 (EBIT)	10%	13%	10%	13%



## Contatos

### Relações com Investidores

Leonardo Pereira - CFO e DRI  
Rodrigo Alves - Gerente Geral de RI  
Raquel Kim – Relações com Investidores  
Mario Liao – Relações com Investidores  
Tel.: (11) 2128-4700

E-mail: [ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)

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

### Comunicação Corporativa

Tel.: (11) 2128-4413

E-mail: [comcorp@golnaweb.com.br](mailto:comcorp@golnaweb.com.br)

### Assessoria de Imprensa

Edelman (EUA e Europa):

M. Smith e N. Dean

Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484

E-mail: [meaghan.smith@edelman.com](mailto:meaghan.smith@edelman.com)

ou [noelle.dean@edelman.com](mailto:noelle.dean@edelman.com)



## Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (BM&FBovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P/Fitch: BB-/BB-, Moody`s: Ba3), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, oferece mais de 860 voos diários para 50 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e 13 mercados internacionais na América do Sul e Caribe. A Companhia opera uma frota jovem e moderna de Boeing 737 Next Generation, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com altos índices de utilização e eficiência. Sempre empenhada em buscar soluções inovadoras por meio do uso de tecnologia de última geração, a Companhia – com as marcas GOL, VARIG, GOLLOG, SMILES e VoeFácil – oferece aos clientes facilidade de compra, ampla oferta de serviços complementares e a melhor relação custo-benefício do mercado.

*Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL. Estas são apenas projeções e, como tais, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da administração da GOL. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de fatores externos, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.*

<b>Balanco Patrimonial (R\$`000) IFRS</b>	<b>2T10</b>	<b>1T10</b>
<b>Ativo</b>	<b>8.601.342</b>	<b>8.566.906</b>
<b><i>Circulantes</i></b>	<b>2.258.750</b>	<b>2.213.012</b>
Disponibilidades	1.517.990	1.439.077
Aplicações financeiras	31.879	37.802
Caixa restrito	39.467	19.211
Contas a receber	250.460	317.979
Estoques	166.672	153.516
Impostos a recuperar	101.699	85.239
Depósitos	1.937	7.307
Despesas antecipadas	109.098	114.296
Outros créditos e valores	39.549	38.585
<b><i>Ativos Não-Circulantes</i></b>	<b>4.567.622</b>	<b>4.556.356</b>
Imobilizado	3.307.274	3.325.821
Intangível	1.260.348	1.230.535
<b><i>Outros Ativos Não-Circulante</i></b>	<b>1.774.970</b>	<b>1.797.538</b>
Despesas antecipadas	58.887	61.230
Depósitos	821.939	836.647
Impostos diferidos	852.446	852.717
Caixa restrito	33.082	32.515
Outros créditos e valores	8.616	14.429
<b>Passivo e Patrimônio Líquido</b>	<b>8.601.342</b>	<b>8.566.906</b>
<b><i>Circulante</i></b>	<b>2.123.207</b>	<b>2.140.136</b>
Empréstimos e financiamentos	596.695	563.502
Fornecedores	465.661	335.781
Obrigações trabalhistas	205.465	241.506
Obrigações fiscais	43.239	40.587
Taxas e tarifas aeroportuárias	71.203	73.034
Transportes a executar	429.837	383.936
Provisões	28.039	41.632
Programa de milhagem	71.621	78.045
Adiantamento de clientes	116.103	101.967
Dividendos a pagar	576	186.416
Outras obrigações	94.704	93.730
<b><i>Passivos não circulantes</i></b>	<b>3.764.215</b>	<b>3.788.808</b>
Empréstimos e financiamentos	2.673.656	2.672.585
Programa de milhagem	208.895	227.631
Adiantamento de clientes	46.859	52.610
Impostos diferidos	561.129	555.593
Provisões	66.316	83.954
Obrigações fiscais	95.933	83.649
Outras obrigações	111.427	112.786
<b><i>Patrimônio líquido</i></b>	<b>2.713.920</b>	<b>2.637.962</b>
Ações emitidas	2.181.801	2.062.735
Reservas de capital	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(11.887)	(11.887)
Outras Reservas	32.180	788
Lucros (prejuízos) retidos	451.551	526.063

**Demonstrações do Resultado (R\$'000) IFRS**

	2T10	2T09	% Var.	1T10	% Var.	2009	2008	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>1.590.854</b>	<b>1.394.040</b>	<b>14,1%</b>	<b>1.729.817</b>	<b>-8,0%</b>	<b>6.025.382</b>	<b>6.406.193</b>	<b>-5,9%</b>
Transporte de passageiros	1.410.679	1.246.451	13,2%	1.567.882	-10,0%	5.306.530	5.890.104	-9,9%
Transporte de cargas e outros	180.175	147.589	22,1%	161.935	11,3%	718.852	516.089	39,3%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(1.533.584)</b>	<b>(1.304.091)</b>	<b>17,6%</b>	<b>(1.538.397)</b>	<b>-0,3%</b>	<b>(5.612.090)</b>	<b>(6.494.841)</b>	<b>-13,6%</b>
Pessoal	(311.568)	(276.720)	12,6%	(284.440)	9,5%	(1.100.953)	(983.783)	11,9%
Combustível de aviação	(571.697)	(429.796)	33,0%	(550.987)	3,8%	(1.813.104)	(2.630.834)	-31,1%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(136.541)	(136.409)	0,1%	(149.814)	-8,9%	(650.683)	(645.089)	0,9%
Seguros de aeronaves	(11.284)	(13.030)	-13,4%	(13.278)	-15,0%	(56.324)	(42.813)	31,6%
Comerciais e publicidade	(88.115)	(86.571)	1,8%	(82.146)	7,3%	(364.551)	(588.735)	-38,1%
Tarifas de pouso e decolagem	(77.191)	(79.752)	-3,2%	(78.106)	-1,2%	(312.637)	(338.370)	-7,6%
Prestação de serviços	(101.424)	(91.347)	11,0%	(99.102)	2,3%	(381.721)	(422.177)	-9,6%
Material de manutenção e reparo	(97.371)	(75.801)	28,5%	(136.997)	-28,9%	(417.212)	(388.030)	7,5%
Depreciação	(80.370)	(32.465)	147,6%	(63.760)	26,1%	(142.853)	(125.127)	14,2%
Outros	(58.022)	(82.200)	-29,4%	(79.767)	-27,3%	(372.052)	(329.883)	12,8%
<b>Resultado Operacional (EBIT)</b>	<b>57.270</b>	<b>89.949</b>	<b>-36,3%</b>	<b>191.420</b>	<b>-70,1%</b>	<b>413.292</b>	<b>(88.648)</b>	<b>-566,2%</b>
<i>Margem EBIT</i>	3,6%	6,5%	-2,9pp	11,1%	-7,5 pp	6,9%	-1,4%	+8,2pp
<b>Outras Receitas (despesas)</b>	<b>(113.204)</b>	<b>369.936</b>	<b>-130,6%</b>	<b>(133.740)</b>	<b>-15,4%</b>	<b>342.844</b>	<b>(1.106.394)</b>	<b>-131,0%</b>
Despesas com juros	(81.282)	(57.694)	40,9%	(79.279)	2,5%	(288.112)	(269.278)	7,0%
Juros capitalizados	2.839	1.111	155,5%	2.577	10,1%	6.860	27.179	-74,8%
Variações monetárias e cambiais	(29.865)	448.395	-106,7%	(58.992)	-49,4%	710.725	(757.526)	-193,8%
Receitas Financeiras de Investimentos	30.508	62.016	-50,8%	25.805	18,2%	35.938	50.797	7,1%
Outras despesas, líquidas	(35.404)	(83.892)	-57,8%	(23.851)	48,4%	(122.567)	(157.566)	-10,5%
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>(55.934)</b>	<b>459.885</b>	<b>-112,2%</b>	<b>57.680</b>	<b>-197,0%</b>	<b>756.136</b>	<b>(1.195.042)</b>	<b>-163,3%</b>
Imposto de renda	4.027	(106.196)	-103,8%	(33.758)	-111,9%	134.696	(44.305)	-404,0%
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>(51.907)</b>	<b>353.689</b>	<b>-114,7%</b>	<b>23.922</b>	<b>-317,0%</b>	<b>890.832</b>	<b>(1.239.347)</b>	<b>-171,9%</b>
<i>Margem Líquida</i>	-3,3%	25,4%	-28,6pp	1,4%	-4,6 pp	14,8%	-19,3%	+34,1pp
<b>EBITDA</b>	<b>137.640</b>	<b>122.414</b>	<b>12,4%</b>	<b>255.180</b>	<b>-46,1%</b>	<b>556.145</b>	<b>36.479</b>	<b>1.424,6%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	8,7%	8,8%	-0,1pp	14,8%	-6,1 pp	9,2%	0,6%	+8,7pp
<b>EBITDAR</b>	<b>274.181</b>	<b>258.823</b>	<b>5,9%</b>	<b>404.994</b>	<b>-32,3%</b>	<b>1.206.828</b>	<b>681.568</b>	<b>77,1%</b>
<i>Margem EBITDAR</i>	17,2%	18,6%	-1,3pp	23,4%	-6,2 pp	20,0%	10,6%	+9,4pp

<b>Fluxo de caixa (R\$`000) IFRS</b>	<b>2T10</b>	<b>2T09</b>
<b>Fluxo de caixa de atividade operacionais</b>		
Lucro (prejuízo) líquido do período	(51.907)	353.689
<b>Ajustes para reconciliar o lucro líquido (prejuízo) ao caixa gerado pelas atividades operacionais:</b>		
Depreciações e amortizações	80.370	32.465
Provisão para devedores duvidosos	1.782	5.384
Provisão para processos judiciais	(18.545)	(14.694)
Provisão de contratos onerosos	4.044	8.250
Impostos diferidos	7.855	108.689
Remuneração baseadas em ações	10.756	1.052
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(5.732)	(456.435)
Juros sobre empréstimos	71.724	38.955
Resultados com instrumentos financeiros, líquidos	25.733	23.019
Programa de milhagem	(25.159)	100.815
Provisão para devolução de aeronave	7.194	(45.404)
<b>Variações nos ativos e passivos operacionais:</b>		
Contas a receber	65.736	(212.671)
Estoques	(13.156)	(49.348)
Depósitos	20.078	(163.642)
Outros ativos	(372)	6.338
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos e valores	7.169	4.055
Fornecedores	129.880	87.834
Transportes a executar	45.901	64.376
Adiantamento de clientes	8.385	-
Obrigações trabalhistas	(36.041)	(57.453)
Obrigações fiscais	(35.640)	5.374
Seguros	(17.287)	(11.095)
Taxas e tarifas aeroportuárias	(1.831)	1.700
Outras obrigações	(18.883)	81.908
<b>Caixa gerado pelas (aplicado nas) atividades operacionais</b>	<b>262.054</b>	<b>(86.839)</b>
Juros pagos	(40.636)	(21.831)
Imposto de renda pago	32.440	-
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de operacionais</b>	<b>253.858</b>	<b>(108.670)</b>
<b>Atividades de investimentos:</b>		
Aplicações financeiras	12.472	(201.877)
Caixa restrito	(20.823)	248
Aquisições de imobilizado	(75.227)	(86.757)
Aumento de intangível	(39.604)	(3.291)
<b>Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos</b>	<b>(123.182)</b>	<b>(291.677)</b>
<b>Atividades de financiamentos:</b>		
Empréstimos		
Captações	111.384	435.261
Pagamentos	(95.044)	(55.966)
Pagamento de arrendamentos financeiros	-	(55.689)
Dividendos pagos	(185.839)	-
Aumento de capital	119.066	103.447
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de financiamento</b>	<b>(50.433)</b>	<b>427.053</b>
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	(1.330)	(9.084)
<b>Acréscimo líquido de caixa</b>	<b>78.913</b>	<b>17.622</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.439.077	166.122
<b>Caixa e equivalentes de caixa no final do período</b>	<b>1.517.990</b>	<b>183.744</b>



## Glossário de Termos do Setor Aéreo

**Arrendamento de Aeronaves (*aircraft leasing*):** contrato através do qual a arrendadora ou locadora (a empresa que se dedica à exploração de *leasing*) adquire um bem escolhido por seu cliente (o arrendatário, ou locatário) para, em seguida, alugá-lo a este último, por um prazo determinado.

**Assentos-quilômetro oferecidos (ASK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa.

**Barril de WTI (*West Texas Intermediate*):** petróleo intermediário do Texas, região que serve de referência ao nome por concentrar a exploração de petróleo nos EUA. O WTI é utilizado como ponto de referência em óleo para os mercados de derivados dos EUA.

**Custo operacional por assento disponível por quilômetro (CASK):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

**Custo operacional por assento disponível por quilômetro ex-combustível (CASK *ex-fuel*):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.

**Etapas média ou distância média de voos (*average stage length*):** é o número médio de quilômetros voados por etapa realizada.

**EBITDAR (*earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and rent*):** lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação, amortização e custos com *leasing* de aeronaves. Companhias aéreas apresentam o EBITDAR, já que o *leasing* de aeronaves representa uma despesa operacional significativa para o negócio.

**Fretamento de aeronaves (*charter*):** o voo operado por uma companhia aérea que fica fora da sua operação normal ou regular.

**Horas bloco (*block hours*):** tempo em que a aeronave está em voo, mais o tempo de taxamento.

**Lessor:** alguém que aluga uma propriedade ou propriedade pessoal a outro, arrendador.

**Long-haul flights:** voos de longa distância (para a GOL, voos com mais de 4 horas de duração).

**Passageiros pagantes:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.

**Passageiros-quilômetro transportados (RPK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes em uma etapa de voo pela distância da etapa.

**PDP Facility:** crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves.

**Taxa de Ocupação (*load factor*):** percentual da capacidade da aeronave que é utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK/ASK).

**Taxa de Ocupação *break-even* (*break-even load factor*):** é a taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais auferidas correspondam às despesas operacionais incorridas.

**Taxa de utilização da aeronave:** número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.

**Receita de passageiros por assentos-quilômetro oferecidos (RASK PAX):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.

**Receita operacional por assentos-quilômetro oferecidos (RASK):** é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

**Sale-leaseback:** é uma transação financeira, onde um vende um recurso e o aluga de volta por um longo prazo. Assim ele continua a poder usar o recurso, não sendo o proprietário deles.

**Slot:** é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.

**Sub-lease (sub-arrendamento):** é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um terceiro, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.

**Wet-lease:** é um *leasing* onde uma companhia aérea (lessor) providencia uma aeronave, manutenção, seguro (ACMI) e tripulação completa, para outra companhia aérea (locatário), a qual paga pelas horas operadas.

**Yield por passageiro quilômetro:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.