

GOL20anos

Relatório de Resultados Segundo Trimestre de 2021



Dados para conexão às Teleconferências de Resultados

Teleconferências 2T21 Quinta-feira, 29 de julho de 2021

Webcast ao vivo Acesso em www.voegol.com.br/ri

Apresentações: A Companhia também disponibilizou no site de relações com investidores (acima), três vídeos contendo a apresentação dos resultados, a revisão financeira e as respostas a algumas perguntas preliminares. A GOL sugere que todos assistam, pois fará apenas algumas breves considerações nas teleconferências, permitindo assim mais tempo para interação com os participantes.

Em Português	Em Inglês
13h30 (horário de Brasília) 12h30 (horário de Nova York)	12h00 (horário de Brasília) 11h00 (horário de Nova York)
Telefone: +55 (11) 3181-8565	Telefone: +1 (412) 317-6382
Código: GOL	Código: GOL
Replay: +55 (11) 3193-1012	Replay: +1 (412) 317-0088
Código: 2000720#	Código: 10158250

GOL Anuncia os Resultados do 2T21 e pavimenta o caminho para o Crescimento Sustentável

*Forte recuperação da demanda confirma a resiliência do mercado brasileiro de viagens aéreas;
 A disciplina no gerenciamento de capacidade mantém lucratividade e yields com altas taxas de ocupação;
 Preparada para a aceleração do crescimento neste segundo semestre de 2021.*

São Paulo, 29 de julho de 2021 - A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL” ou “Companhia”) (B3: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia aérea doméstica do Brasil, anunciou hoje o resultado consolidado do segundo trimestre de 2021 (2T21), detalhando também suas iniciativas contínuas em resposta à pandemia de Covid-19.

Todas as informações são apresentadas em Reais (R\$), de acordo com as normas internacionais de contabilidade (IFRS) e com métricas ajustadas e estão disponibilizadas para possibilitar a comparabilidade nesse trimestre com o mesmo período do ano anterior. Tais indicadores ajustados excluem os gastos relacionados ao percentual da frota não operacional que a GOL manteve em solo nesse período, e estão detalhados na tabela da seção “despesas operacionais”. As comparações são em relação ao segundo trimestre de 2020 (2T20), exceto quando especificadas de outra forma.

O 2T21 foi marcado por três temas relevantes:

Primeiro, a **resiliência do mercado brasileiro de viagens aéreas**. A demanda por transporte aéreo no Brasil está se recuperando rapidamente em função da consistente queda nos casos e fatalidades de Covid-19 desde 24/6/2021, com redução de mais de 2% ao dia nas novas transmissões registradas no País, e um declínio de casos em todos os estados brasileiros. Essa promissora tendência está impulsionada pela maior disponibilidade de vacinas no segundo trimestre; em 30/6/2021, mais de um terço da população brasileira havia recebido pelo menos uma dose de uma vacina, e mais de 12% totalmente vacinados. Além disso, o governo brasileiro garantiu que 173 milhões de vacinas serão entregues no terceiro trimestre, um aumento em relação aos 143 milhões de doses disponibilizados no primeiro semestre de 2021. Isso será suficiente para vacinar aproximadamente 90% de todos os brasileiros com mais de 12 anos.

“Os brasileiros não hesitam quanto a serem vacinados. 92% das pessoas com mais de 60 anos já receberam a primeira dose e 59% estão totalmente vacinados”, disse Paulo Kakinoff, CEO. “Estamos confiantes de que aproximadamente 85% das pessoas acima de 30 anos no Brasil estarão imunizadas ao final do terceiro trimestre deste ano, um grupo demográfico que representa atualmente mais de 98% dos casos graves de Covid-19 no Brasil. Esse progresso na vacinação é promissor para a recuperação contínua da economia doméstica e o aumento na demanda de viagens, à medida em que os brasileiros se sentem seguros para retornar às suas rotinas normais.”

Segundo, a **gestão disciplinada do yield da GOL** levou a Companhia a, de forma contínua e ágil, preservar o equilíbrio entre capacidade e demanda no segundo trimestre, mantendo elevados os seus *yields* e taxa de ocupação, bem como minimizando o consumo de caixa. Concomitantemente com essa gestão prudente de *yields* e fluxo de caixa, a GOL foi a única empresa aérea da América do Sul a levantar capital durante a pandemia por meio de uma captação de R\$423 milhões em novas ações, 63% ancorada por seu acionista controlador, e uma emissão de capital de R\$607 milhões como parte do R\$1,3 bilhão para a aquisição da participação minoritária de seu programa de fidelidade, Smiles. O comprometimento do acionista controlador da Companhia é um diferencial chave para o negócio, direcionando o foco no crescimento sustentado de longo prazo ao invés de movimentos não sustentáveis de curto prazo.

Kakinoff continuou, “Ao longo da pandemia, executamos uma estratégia robusta para garantir liquidez, proteger o relacionamento com todos os nossos principais parceiros de negócios, cuidar de nossos Colaboradores, preservar a vantagem de custo da Companhia e minimizar a diluição para nossos acionistas. Essas bem implementadas iniciativas posicionam vantajosamente a GOL para criar significativo valor para os acionistas no cenário pós-pandemia. No 2T21 a GOL apresentou de forma sistemática uma eficiência de mercado superior aos competidores, o que reforça o nosso compromisso em equilibrar o tamanho da oferta de assentos com a projeção preditiva de demanda.”

Terceiro, a **rota da GOL para prosseguir seu crescimento sustentado**. A GOL possui um conjunto único de vantagens, composto pela melhor malha aérea, produto e jornada do Cliente personalizados, modelo de negócios de baixo custo, menor alavancagem financeira entre seus pares, e compromisso com a criação de valor aos acionistas. Essas vantagens serão essenciais para incentivar o retorno aos céus dos viajantes a negócios, que costumavam responder por 50% da demanda por viagens aéreas no Brasil. Embora uma pequena porcentagem de Clientes corporativos possa vir a preferir reuniões virtuais, a expansão de setores chaves como de petróleo e gás, infraestrutura, agronegócio, serviços e imobiliário comporá uma porção significativa do crescimento da economia brasileira e de viagens de negócios pós-pandemia. Essas indústrias demandam que executivos e colaboradores tenham um número maior de interações pessoais e visitas presenciais do que em outros setores, onde é mais fácil conduzir negócios virtualmente. Embora a demanda geral do mercado por viagens aéreas em julho tenha atingido cerca de 70% dos níveis anteriores à pandemia, o segmento de negócios está apenas agora começando a se recuperar.

“Com base em nossas expectativas sobre o avanço da vacinação no Brasil, prevemos que as viagens a negócios voltarão a apresentar uma recuperação acentuada a partir do 1T22. Quando isso acontecer, aumentaremos a malha da GOL para permitir altas frequências nos mercados de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, restaurando as rotas aos níveis pré-pandemia. A GOL também retomará os voos internacionais a destinos na América do Sul e nos EUA com gestão disciplinada da capacidade e seguindo as restrições e regras de *compliance* de cada país. Até o final deste ano, retornaremos os voos para o Caribe, cujas passagens já estão disponíveis para compra no site da Companhia. Em julho/21 atingimos um volume diário de vendas de R\$26 milhões, o maior valor desde 12/3/2020, e apenas inferior ao *Black Friday* do ano passado,” Kakinoff concluiu.

Sumário dos Resultados do 2T21

- O número de Passageiro-Quilômetro Transportado Pago (RPK) aumentou 344% comparativamente ao 2T20, totalizando 3,4 bilhões (-63% vs. 2T19);
- O Assento Quilômetro Ofertado (ASK) aumentou 307% em relação ao 2T20 (-65% vs. 2T19);
- A GOL transportou 2,9 milhões de Clientes no trimestre, um aumento de 366% versus o 2T20 (-64% vs. 2T19);
- A receita líquida foi de R\$1,0 bilhão, um aumento de 187% em relação ao 2T20 (-67% vs. 2T19). As outras receitas (principalmente cargas e fidelidade) totalizaram R\$141 milhões, equivalente a 13,7% das receitas totais;
- A Receita Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (RASK) foi de 25,50 centavos (R\$), redução de 29,5% em relação ao 2T20. A Receita de Passageiros Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (PRASK) foi 22,01 centavos (R\$), queda de 10,5% em relação ao 2T20;
- O Custo por Assento Quilômetro Ofertado (CASK) foi de 42,47 centavos (R\$), 46% menor em comparação ao mesmo período do ano anterior para bases nominais, e 45% menor excluindo a variação cambial entre os períodos. Os custos incorridos estritamente relacionados aos voos operados (CASK ajustado) corresponderam a 21,94 centavos (R\$), uma redução de 36% para bases nominais e 34% menor excluindo a variação cambial;
- O EBIT ajustado foi de R\$144 milhões, correspondendo a uma margem de 14%, o que demonstra o restabelecimento das margens operacionais necessárias para suportar o crescimento da operação. O EBITDA ajustado atingiu R\$222 milhões, com margem de 22% evidenciando os bem-sucedidos esforços de sustentabilidade, com equilíbrio entre oferta e demanda;
- O prejuízo líquido após participação de minoritários foi de R\$1,2 bilhão, excluindo variações cambiais e monetárias, despesas líquidas não recorrentes, ganhos relacionados a *Exchangeable Notes* e resultados não realizados de *capped calls*;
- *Yield* médio por passageiro de 25,86 centavos (R\$), redução de 18% em comparação ao 2T20, principalmente em função do maior volume de RPKs em comparação ao 2T20, período com menor nível de operação caracterizado pela “malha essencial” do início da pandemia e por consequência do agravamento da segunda onda da Covid-19 que impactou especialmente as operações da GOL em abril e maio de 2021;
- Taxa de ocupação média de 85,1%, um aumento de 7,0 p.p. em relação ao 2T20, principalmente em decorrência da prudente gestão de oferta, adicionando capacidade em equilíbrio com os sinais da demanda e o *data analytics* proprietário da GOL;
- Utilização de aeronaves de 8,0 horas/dia, uma evolução de 23,1% em relação ao 2T20, consistente com a estratégia da Companhia de adicionar capacidade conforme os sinais da demanda; e
- Pontualidade de 96,3%, um aumento de 0,2 p.p. em comparação com o 2T20, de acordo com a Infraero e dados fornecidos pelos principais aeroportos.

Comentários da Administração sobre os Resultados

A GOL está intensamente focada na melhoria de suas operações à medida que a Companhia restaura sua malha para atender ao aumento da demanda.

“Agradeço muito aos nossos Colaboradores, o Time de Águias, que estão desempenhando com cuidado, clareza e confiança à medida em que nós retomamos as operações, colocando a Companhia em uma sólida posição de credibilidade junto aos Clientes,” disse Kakinoff.

Vendas: As vendas brutas consolidadas atingiram aproximadamente R\$1,7 bilhão no 2T21. As vendas médias diárias da GOL foram de R\$18 milhões, as quais representam cerca de 54% dos níveis de venda pré-pandemia, R\$60 milhões acima do 1T21 e 137% acima do 2T20. Um trimestre tradicionalmente fraco se mostrou um período de retomada para o setor, que voltou a crescer em linha com a tendência de queda de casos de Covid-19, especialmente a partir de junho/21. Durante a pandemia, a GOL manteve sua diretriz de gestão de receita com uso intensivo de tecnologia; a Companhia sustentou a ocupação das aeronaves acima de 80%, mesmo no auge da crise, por meio de software robusto e *data analytics*. “Esses investimentos em tecnologia são

importantes para a otimização na precificação de bilhetes e a gestão de nossa malha, à medida em que nós continuamos a aumentar nossa competitividade no mercado,” adicionou Kakinoff.

Malha e Frota: Atualmente, a frota da GOL conta com 94 aeronaves dos modelos 737-800, 23 aeronaves 737-700 e 10 aeronaves Boeing 737 MAX. Em junho, a GOL deu início às operações do Boeing 737 MAX 8 em Congonhas (SP), um dos mais importantes e movimentados aeroportos do País. Como consequência de sua flexibilidade, a malha da GOL foi redesenhada com foco na demanda de lazer, principalmente na região Nordeste do Brasil, através do hub da Companhia em Salvador.

“Seguimos comprovando que nossa frota padronizada e flexível continua sendo a melhor estratégia para atender as flutuações da demanda. Estamos extraindo maior valor de nossa malha em relação às demais aéreas, retomando nossas operações com maior qualidade quando comparado ao período pré-pandemia, e podemos ajustar quase instantaneamente as nossas frequências nos mercados mais aquecidos,” comentou Celso Ferrer, Diretor Vice-presidente de Operações.

A GOL recentemente anunciou a aquisição da MAP Linhas Aéreas (“MAP”), uma empresa aérea brasileira doméstica com rotas para destinos regionais e do Aeroporto de Congonhas, com o objetivo de expandir malha e capacidade, a medida em que busca revitalizar a demanda por viagens de lazer e negócios. Com essa aquisição, a Companhia investe ainda mais no mercado de transporte aéreo regional, com destaque para a região Amazônica do Brasil. O acordo de aquisição se alinha a tradicional flexibilidade GOL, uma vez que não existem compromissos quanto à frota e pessoal da MAP.

“Acreditamos que a aquisição da MAP é atualmente a melhor oportunidade de consolidação racional no mercado brasileiro de aviação. Com isso, continuaremos focados na estratégia de crescimento orgânico, estimulando a demanda nos segmentos de negócios e lazer à medida que o Brasil emerge da pandemia” acrescentou Kakinoff.

Experiência do Cliente: A Companhia se destaca pelo relacionamento humano e inteligente, importantes direcionadores que proporcionam a melhor experiência para os Clientes. “Com a tecnologia como uma importante aliada, a experiência de voar com a GOL está cada vez mais ágil, independente e simplificada. Seguimos como a melhor escolha para viagens a lazer e a negócios,” disse Eduardo Bernardes, Vice-Presidente Comercial, Marketing e Clientes.

O *Net Promoter Score* (NPS) da GOL foi de 43 no trimestre, uma sólida métrica resultante do produto *best-in-market* e do elevado engajamento da equipe de atendimento ao Cliente, bem como de todo o nosso time.

Liquidez: A Companhia amortizou aproximadamente R\$450 milhões de dívida no segundo trimestre de 2021 e ao mesmo tempo, liberou ativos de valor de mercado de US\$250 milhões, demonstrando seu comprometimento no fortalecimento de seu balanço em meio a períodos desafiadores para estrutura de capital. A Companhia antecipa que a aquisição da participação acionária da Smiles detida pelos acionistas minoritários irá potencializar a geração de caixa e melhorará a capacidade creditícia da GOL.

Considerando os valores financiáveis de depósitos e ativos não onerados, as fontes potenciais de liquidez da Companhia resultam em aproximadamente R\$5 bilhões de liquidez acessível. O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da GOL, excluindo arrendamento de aeronaves e notas perpétuas, é de aproximadamente 3,4 anos, com as principais obrigações já endereçadas no fluxo de caixa da GOL. A relação dívida líquida (excluindo as Exchangeable Notes e os bônus perpétuos) sobre EBITDA UDM ajustado foi de 10,1x em 30/06/21, representando a menor alavancagem financeira entre seus pares.

Ademais, a Companhia tem trabalhado para fortalecer margens, e manteve seu custo fixo reduzido em comparação ao pré-pandemia, além de converter seus custos fixos de folha e arrendamento para variável. A forte e ágil resposta à pandemia em termos de liquidez foi possível devido ao trabalho de fortalecimento do balanço dos últimos 5 anos que a Companhia conduziu de maneira diligente e contínua.

“Mesmo em um ano atípico, a GOL se destaca entre as poucas empresas aéreas mundiais por amortizar cerca de R\$6,0 bilhões de dívidas desde o início de 2020, pela sua gestão disciplinada de liquidez e sua extração de valor dos ativos correntes. Essa estratégia permite que a GOL foque em crescer sua malha e suas operações com rentabilidade, saindo da crise com um balanço mais leve e fortalecido, comparativamente aos seus concorrentes,” apontou Richard Lark, Vice-Presidente Financeiro. “A emissão de ações para a re-incorporação do programa de fidelidade Smiles em conjunto com o aumento de capital liderado pelos acionistas controladores totalizam aproximadamente R\$1,0 bilhão em capital novo no trimestre.”

Leasing: Durante o segundo trimestre, a GOL manteve a flexibilidade pela vigência de seus contratos de pagamentos mensais fixos permanecendo-se variáveis (*power-by-the-hour*). Os acordos firmados com seus arrendadores permitem a extensão no prazo dos diferimentos de forma a serem ajustados proporcionalmente à recuperação da capacidade durante o ano de 2021, possibilitando um menor volume de pagamentos. A gestão eficiente dos contratos de arrendamento permitiu que a Companhia registrasse o menor endividamento de sua frota perante seus pares locais e com o menor compromisso de dólares por aeronave.

Sustentabilidade: A Companhia investe em diversas iniciativas para amenizar seu impacto ambiental. A GOL foi a primeira empresa aérea da América Latina a estabelecer o compromisso de neutralizar suas emissões de carbono até 2050, por meio da utilização de alternativas sustentáveis de combustível de aviação, ou SAFs (*Sustainable Aviation Fuels*) e por melhorias operacionais e técnicas que reduzem as emissões de GEE (Gases de Efeito Estufa), alinhado às diretrizes da IATA e do Esquema de Compensação e Redução de Carbono para Aviação Internacional (CORSA). Além disso, como anunciado no segundo trimestre, ela é a primeira empresa

aérea a disponibilizar a possibilidade de seus Clientes realizarem a compensação de carbono de suas viagens por meio de uma parceria com a MOSS Earth, plataforma ambiental de crédito de carbono. A compensação é realizada com a compra do MCO₂, o crédito de carbono da MOSS, que é token global lastreado em *blockchain*. A transação neutraliza a emissão de carbono emitido em voo a partir do apoio a projetos de conservação certificados com atuação na região de Amazônia.

Desenvolvimentos Recentes e Considerações para o 2S21

Demanda por viagens: O mercado de aviação doméstica é altamente correlacionado à atividade econômica do país (PIB). Com a recuperação econômica e a tendência de queda de casos de Covid-19 no País, suportada pelo avanço no Programa Nacional de Imunização, a Companhia projeta um cenário positivo para o 2S21. O mês de julho já apresenta cerca de 75% de aumento em relação a julho/20, enquanto as vendas no 2S21 devem expandir cerca de 35% versus o 2S20, alcançando mais de 50% do patamar pré-pandemia. A GOL está planejando um aumento de aproximadamente 50% nas decolagens no 2S21, quando comparadas ao mesmo período do ano passado.

Capacidade: A GOL segue ajustando a sua malha aérea para manter seus altos índices de ocupação e rentabilidade. O cenário atual de planejamento de capacidade assume um aumento de aproximadamente 46% no 2S21 em relação ao 2S20. Atualmente as operações estão acima de 400 voos/dia com 82 aeronaves, 2,3 vezes maior quando comparado às operações de julho/20. Após devolver cinco aeronaves B737-800 arrendadas no 2T21, a GOL planeja devolver outras três aeronaves no 2S21. Do início dessa crise até o final de julho/21, a Companhia diminuiu sua frota em 19 aeronaves Boeing 737 arrendadas.

Fluxo de caixa: Com base em premissas conservadoras e promovendo o necessário casamento de ativos e passivos neste ambiente de retomada de demanda, a Companhia vem implementando medidas para minimizar o consumo líquido de caixa e manter o equilíbrio de seu fluxo de caixa operacional. Para o 2S21, a GOL estima que a demanda seja aproximadamente 50% maior quando comparada ao mesmo período do ano passado, e 65% dos patamares pré-pandemia. Combinado com o rebalanceamento responsável e equilibrado no patamar da capacidade e capex de aproximadamente R\$300 milhões a Companhia prevê financiar o crescimento das operações com equilíbrio entre as entradas e saídas operacionais de caixa.

Liquidez: A GOL espera encerrar o 2S21 com R\$4,2 bilhões em liquidez. A dívida líquida ajustada deverá ser da ordem de R\$15,3 bilhões em 31/12/21. “O apoio contínuo dos nossos *stakeholders* é fundamental para assegurar a manutenção dos recursos disponíveis para a Companhia financiar o seu crescimento durante o período de recuperação,” concluiu Lark.

As perspectivas para o 3T21 e 2S21 estão na página 14 deste relatório.

Indicadores Operacionais e Financeiros

Dados de tráfego - GOL (em milhões)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
RPK GOL - Total	3.432	773	344,0%	9.024	10.721	-15,8%
RPK GOL - Mercado Doméstico	3.432	771	345,1%	9.024	9.431	-4,3%
RPK GOL - Mercado Internacional	-	2	NM	-	1.290	NM
ASK GOL - Total	4.033	990	307,4%	11.032	13.452	-18,0%
ASK GOL - Mercado Doméstico	4.033	986	309,0%	11.032	11.668	-5,5%
ASK GOL - Mercado Internacional	-	4	NM	-	1.784	NM
Taxa de Ocupação GOL - Total	85,1%	78,1%	7,0 p.p.	81,8%	79,7%	2,1 p.p.
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Doméstico	85,1%	78,2%	6,9 p.p.	81,8%	80,8%	1,0 p.p.
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Internacional	-	56,2%	NM	0,0%	72,3%	NM
Dados Operacionais	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Passageiros Pagantes - Pax Transportados ('000)	2.922	627	NM	7.417	8.973	-17,3%
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	8,0	6,5	23,1%	9,0	11,4	-21,1%
Decolagens	19.662	5.146	282,1%	52.459	68.102	-23,0%
Total de Assentos Disponibilizados ('000)	3.504	821	326,8%	9.248	11.655	-20,7%
Etapa Média de Voo (km)	1.142	1.177	-3,0%	1.182	1.139	3,8%
Litros Consumidos no Período (mm)	113	30	276,7%	305	393	-22,4%
Funcionários (no Final do Período)	13.754	15.981	-13,9%	13.754	15.981	-13,9%
Frota Média Operacional ⁽⁵⁾	53	17	211,8%	65	65	0,0%
Pontualidade	96,3%	96,1%	0,2 p.p.	96,3%	96,9%	-0,6 p.p.
Regularidade	99,0%	94,2%	4,8 p.p.	98,6%	97,3%	1,3 p.p.
Reclamações de Passageiros (por 1.000 pax)	1,35	5,99	-77,5%	0,97	4,53	-78,6%
Perda de Bagagem (por 1.000 pax)	1,89	2,07	-8,7%	1,86	2,21	-15,8%
Dados Financeiros	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
YIELD Líquido (R\$ centavos)	25,86	31,48	-17,9%	25,53	29,71	-14,1%
PRASK Líquido (R\$ centavos)	22,01	24,58	-10,5%	20,88	23,67	-11,8%
RASK Líquido (R\$ centavos)	25,50	36,15	-29,5%	23,53	26,06	-9,7%
CASK (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	42,47	79,16	-46,3%	32,87	22,25	47,7%
CASK Ex-Combustível (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	33,14	65,44	-49,4%	24,33	13,80	76,3%
CASK ajustado ⁽⁶⁾	21,94	34,09	-35,6%	20,34	18,93	7,4%
CASK ajustado Ex-Combustível ⁽⁶⁾ (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	12,95	28,11	-53,9%	12,32	11,05	11,5%
Breakeven da Taxa de Ocupação ⁽⁴⁾	NM	NM	NM	NM	NM	NM
Taxa de Câmbio Média ⁽¹⁾	5,2907	5,3854	-1,8%	5,3862	4,9218	9,4%
Taxa de Câmbio no Final do Período ⁽¹⁾	5,0022	5,4760	-8,7%	5,0022	5,4760	-8,7%
WTI (Média por Barril, US\$) ⁽²⁾	66,10	28,00	136,1%	62,21	36,82	69,0%
Preço por Litro de Combustível (R\$) ⁽³⁾	3,35	2,19	53,0%	3,00	2,74	9,5%
Combustível Golfo do México (Média por Litro, US\$) ⁽²⁾	0,46	0,21	119,0%	0,44	0,29	51,7%

(1) Fonte: Banco Central do Brasil; (2) Fonte: Bloomberg; (3) Despesas com combustível excluindo resultados com hedge e créditos de PIS e COFINS/litros consumidos; (4) Exclui despesas não recorrentes; (5) Frota média excluindo as aeronaves subarrendadas e em MRO. Alguns valores podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (6) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais.

Mercado doméstico

A demanda da GOL no mercado doméstico foi de 3.432 milhões de RPK, um aumento de 344,0%, enquanto a oferta apresentou aumento de 307,4% em comparação ao 2T20, e a taxa de ocupação chegou a 85,1% no trimestre. A Companhia transportou 2,9 milhões de Clientes no 2T21, um aumento de 366,0% comparado com o mesmo período de 2020.

Mercado internacional

No 2T21, a Companhia realizou voos fretados não-regulares para times de futebol em competições esportivas. Como a maioria das fronteiras estavam fechadas, a GOL não ofertou voos regulares internacionais.

Volume de Decolagens e Total de Assentos

O volume total de decolagens da Companhia foi de 19.662, um acréscimo de 282,1% em comparação ao 2T20. O total de assentos disponibilizados ao mercado foi de 3,5 milhões no segundo trimestre de 2021, um aumento de 326,8% em relação ao mesmo período de 2020.

PRASK, Yield e RASK

O PRASK líquido diminuiu 10,5% no 2T21 em relação ao 2T20, atingindo 22,01 centavos (R\$), devido principalmente ao maior volume de ASKs comparativamente ao mesmo período do ano anterior. O RASK líquido da GOL foi de 25,50 centavos (R\$) no 2T21, decréscimo de 29,5% em comparação ao 2T20 e aumento de 13,8% sobre o 1T21. O yield líquido diminuiu 17,9% em comparação ao 2T20, mas apresentou aumento de 2,1% em relação ao 1T21, chegando a 25,86 centavos (R\$).

Demonstrações dos Resultados

Demonstrações dos Resultados em IFRS (R\$ MM)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Receita Operacional Líquida	1.028,4	357,8	187,4%	2.596,0	3.505,6	-25,9%
Transporte de Passageiros	887,6	243,3	264,8%	2.303,9	3.184,6	-27,7%
Transporte de Cargas e Outros	140,8	114,5	23,0%	292,1	320,9	-9,0%
Custos e Despesas Operacionais	(1.838,6)	(1.255,4)	46,5%	(3.928,8)	(3.377,8)	16,3%
Pessoal	(469,7)	(153,2)	206,6%	(934,1)	(748,5)	24,8%
Pessoal – Operações	(296,4)	(56,9)	NM	(608,5)	(510,2)	19,3%
Pessoal – Outros	(173,3)	(96,3)	80,0%	(325,6)	(238,3)	36,6%
Combustível de Aviação	(376,2)	(135,8)	177,0%	(942,3)	(1.136,9)	-17,1%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(37,9)	(6,2)	NM	(95,2)	(105,2)	-9,5%
Combustível (Ex-ICMS)	(338,3)	(129,6)	161,0%	(847,1)	(1.031,7)	-17,9%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(69,7)	(20,3)	243,3%	(183,8)	(222,1)	-17,2%
Gastos Com Passageiros	(118,6)	(27,2)	336,0%	(226,6)	(203,2)	11,5%
Prestação de Serviços	(192,4)	(140,8)	36,6%	(379,5)	(314,7)	20,6%
Comerciais e Publicidade	(58,5)	(43,0)	36,0%	(124,9)	(161,0)	-22,4%
Material de Manutenção e Reparo	(88,0)	(73,7)	19,4%	(241,3)	(218,1)	10,6%
Depreciação e Amortização	(217,8)	(143,2)	52,1%	(491,4)	(645,3)	-23,8%
Outros	(247,9)	(518,2)	-52,2%	(404,9)	272,0	NM
Ociosidade – Depreciação	(80,5)	(347,3)	-76,8%	(143,2)	(347,3)	-58,8%
Ociosidade – Pessoal	(0,3)	(87,9)	-99,7%	(0,3)	(87,9)	-99,7%
Outras Receitas (Despesas)	(167,0)	(82,9)	101,4%	(261,4)	707,3	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	NM	-	-	NM
Resultado Operacional (EBIT)	(810,2)	(897,6)	-9,7%	(1.332,8)	127,8	NM
<i>Margem Operacional</i>	<i>-78,8%</i>	<i>-250,8%</i>	<i>172,0 p.p.</i>	<i>-51,3%</i>	<i>3,6%</i>	<i>NM</i>
Resultado Financeiro	1.479,9	(1.096,4)	NM	(482,4)	(4.340,0)	-88,9%
Juros Sobre Empréstimos e Financiamentos	(455,3)	(323,6)	40,7%	(895,1)	(630,9)	41,9%
Ganhos Com Aplicações Financeiras	6,7	29,1	-77,0%	13,6	91,3	-85,1%
Variações Cambiais e Monetárias ⁽¹⁾	1.943,2	(473,8)	NM	410,9	(3.009,6)	NM
Resultado Líquido de Derivativos	(0,5)	(4,8)	-89,6%	1,9	(359,3)	NM
Resultados do ESN e Capped Calls	30,9	(279,4)	NM	103,4	(297,9)	NM
Outras Receitas (Despesas), Líquidas	(45,1)	(43,9)	2,7%	(117,1)	(133,6)	-12,4%
Lucro (Prejuízo) Antes de IR/CS (LAIR)	669,7	(1.994,0)	NM	(1.815,2)	(4.212,2)	-56,9%
<i>Margem Líquida Antes dos Impostos</i>	<i>65,1%</i>	<i>-557,2%</i>	<i>NM</i>	<i>-69,9%</i>	<i>-120,2%</i>	<i>50,3 p.p.</i>
Imposto de Renda e Contribuição Social	(11,6)	(3,1)	274,2%	(32,6)	(46,5)	-29,9%
IR/CS Corrente	(16,8)	(11,6)	44,8%	(45,6)	(35,9)	27,0%
IR/CS Diferido	5,1	8,5	-40,0%	13,0	(10,7)	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes da Part. Minorit.	658,0	(1.997,1)	NM	(1.847,8)	(4.258,7)	-56,6%
Participação de Acionistas Minoritários	15,1	(0,2)	NM	37,7	26,5	42,3%
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	642,9	(1.996,9)	NM	(1.885,5)	(4.285,2)	-56,0%
<i>Margem Líquida</i>	<i>62,5%</i>	<i>-558,0%</i>	<i>NM</i>	<i>-72,6%</i>	<i>-122,2%</i>	<i>49,6 p.p.</i>
Resultado Por Ação (LPA) em R\$	1,62	(5,61)	NM	(4,76)	(12,05)	-60,5%
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽⁵⁾	395,7	355,7	11,2%	395,7	355,7	11,2%
Resultado por ADS Equiv. em US\$	0,61	(2,08)	NM	(1,77)	(4,90)	-63,9%
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽⁵⁾	197,9	177,8	11,3%	197,9	177,8	11,3%
Resultado Por Ação (LPA) Diluído em R\$ ⁽⁷⁾	-	-	NM	-	-	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽⁶⁾	433,1	392,3	10,4%	433,1	392,3	10,4%
Resultado por ADS Diluído Equiv. em US\$ ⁽⁷⁾	-	-	NM	-	-	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽⁶⁾	216,5	196,1	10,4%	216,5	196,1	10,4%
Recorrente (R\$ MM)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes da Part. Minorit.	658,0	(1.997,1)	NM	(1.847,8)	(4.258,7)	-56,6%
(-) Resultado Financeiro	(1.479,9)	1.096,4	NM	482,4	4.340,0	-88,9%
(-) Despesas com Impostos sobre a Renda	11,6	3,1	274,2%	32,6	46,5	-29,9%
(-) Depreciação e Amortização	217,8	143,2	52,1%	491,4	645,3	-23,8%
(-) Despesas não recorrentes	125,8	471,9	-73,3%	302,6	384,4	-21,3%
EBITDA⁽³⁾	(466,6)	(282,5)	65,2%	(538,7)	1.157,5	NM
<i>Margem EBITDA⁽³⁾</i>	<i>-45,4%</i>	<i>-79,0%</i>	<i>33,6 p.p.</i>	<i>-20,8%</i>	<i>33,0%</i>	<i>NM</i>
EBITDA ajustado⁽⁸⁾	222,4	99,2	124,2%	576,2	1.539,2	-62,6%
<i>Margem EBITDA ajustado⁽⁸⁾</i>	<i>21,6%</i>	<i>27,7%</i>	<i>-6,1 p.p.</i>	<i>22,2%</i>	<i>43,9%</i>	<i>-21,7 p.p.</i>
EBIT⁽³⁾	(684,4)	(425,7)	60,8%	(1.030,1)	512,2	NM
<i>Margem EBIT⁽³⁾</i>	<i>-66,6%</i>	<i>-119,0%</i>	<i>52,4 p.p.</i>	<i>-39,7%</i>	<i>14,6%</i>	<i>NM</i>
EBIT ajustado⁽⁸⁾	143,6	20,4	NM	351,9	958,5	-63,3%
<i>Margem EBIT ajustado⁽⁸⁾</i>	<i>14,0%</i>	<i>5,7%</i>	<i>8,3 p.p.</i>	<i>13,6%</i>	<i>27,3%</i>	<i>-13,7 p.p.</i>
LAIR⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	(1.178,6)	-768,9	53,3%	(2.026,8)	-520,3	289,5%
<i>Margem LAIR⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾</i>	<i>-114,6%</i>	<i>-214,9%</i>	<i>100,3 p.p.</i>	<i>-78,1%</i>	<i>-14,8%</i>	<i>-63,3 p.p.</i>
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	(1.205,4)	(771,8)	56,2%	(2.097,1)	(593,3)	253,5%
<i>Margem Líquida Após Participação Minoritária⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾</i>	<i>-117,2%</i>	<i>-215,7%</i>	<i>98,5 p.p.</i>	<i>-80,8%</i>	<i>-16,9%</i>	<i>-63,9 p.p.</i>
Lucro Por Ação (LPA) Diluída em R\$⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾⁽⁷⁾	-	-	NM	-	-	NM
Lucro Por ADS Diluída Equiv. em US\$⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾⁽⁷⁾	-	-	NM	-	-	NM

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado nas informações trimestrais – ITR do período findo em 30 de junho de 2021 está alocado nos resultados de ESN e capped calls. (2) Exclui os ganhos e perdas não realizados de marcação a mercado do ESN/Capped Calls e os ganhos e perdas de variação cambial sobre a dívida. (3) Exclui despesas (receitas) líquidas não recorrentes e relacionadas à ociosidade da frota. (4) Exclui variações cambiais e monetárias, líquidas. (5) Exclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (6) Inclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (7) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS). (8) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais.

Receita líquida

A receita operacional líquida trimestral foi de R\$1,0 bilhão, representando um acréscimo de 187,4% quando comparada ao 2T20, junto à aceleração do Programa Nacional de Imunização que contribuiu para a retomada da demanda do setor aéreo. Além do aumento significativo na quantidade de voos realizados, as receitas de transporte de cargas apresentaram incremento de 83,0%, devido ao reajuste nos preços de determinados produtos, maiores volumes transportados e ao lançamento do CHEGOL, serviço de entregas rápido e eficiente. A receita líquida consolidada do programa de fidelidade aumentou 190,1% em comparação ao 2T20.

Despesas operacionais

O CASK ajustado foi de 21,94 centavos (R\$), que comparado com o CASK ajustado do 2T20 apresentou uma diminuição de 35,6% em bases nominais, e 34,5% menor excluindo a variação cambial, graças às iniciativas e esforços consistentes de redução dos custos e despesas no trimestre, além do aumento de 23,1% na utilização das aeronaves, incluindo 10 737 MAX-8.

A Companhia readequa continuamente sua estrutura de custo unitários a patamares inclusive mais eficientes, quando comparado ao período pré-pandemia, tendo convertido seus principais custos fixos de folha de pagamento e de frota em componentes de custo variáveis

O detalhamento dos custos e despesas operacionais da Companhia está apresentado a seguir, onde as métricas ajustadas excluem os gastos relacionados a 57% da frota que a GOL manteve em solo nesse trimestre:

Despesas Operacionais (R\$ MM)	2T21	2T21 Ajustado	2T20 Ajustado	% Var. Ajustado	6M21	6M21 Ajustado	6M20 Ajustado	% Var. Ajustado
Pessoal	(469,7)	(185,2)	(64,3)	188,0%	(934,1)	(481,4)	(659,6)	-27,0%
Pessoal – Operações	(296,4)	(116,9)	(56,9)	105,4%	(608,5)	(313,6)	(510,2)	-38,5%
Pessoal – Outros	(173,3)	(68,3)	(7,4)	NM	(325,6)	(167,8)	(149,4)	12,3%
Combustível De Aviação	(376,2)	(362,5)	(59,2)	NM	(942,3)	(884,7)	(1.060,3)	-16,6%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(37,9)	(37,9)	(6,2)	NM	(95,2)	(95,2)	(105,2)	-9,5%
Combustível (Ex-ICMS)	(338,3)	(324,7)	(53,0)	NM	(847,1)	(789,4)	(955,1)	-17,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(69,7)	(70,9)	(20,3)	249,3%	(183,8)	(185,8)	(222,1)	-16,3%
Gastos Com Passageiros	(118,6)	(71,4)	(22,6)	215,9%	(226,6)	(171,0)	(198,7)	-13,9%
Prestação de Serviços	(192,4)	(30,0)	(28,9)	3,8%	(379,5)	(64,1)	(202,8)	-68,4%
Comerciais e Publicidade	(58,5)	(7,4)	(4,8)	54,2%	(124,9)	(15,1)	(122,8)	-87,7%
Material de Manutenção e Reparo	(88,0)	(18,1)	(36,9)	-50,9%	(241,3)	(56,9)	(132,2)	-57,0%
Depreciação e Amortização	(217,8)	(78,8)	(78,8)	0,0%	(491,4)	(224,3)	(580,7)	-61,4%
Outros	(247,9)	(60,5)	(21,6)	180,1%	(404,9)	(160,7)	632,1	NM
Ociosidade – Depreciação	(80,5)	-	-	NM	(143,2)	-	-	NM
Ociosidade – Pessoal	(0,3)	-	-	NM	(0,3)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(167,0)	(60,5)	(21,6)	180,1%	(261,4)	(160,7)	632,1	NM
Despesas Operacionais Totais	(1.838,6)	(884,8)	(337,4)	162,2%	(3.928,8)	(2.244,1)	(2.547,1)	-11,9%
Desp. Oper. Totais Ex-Combustível	(1.462,4)	(522,3)	(278,2)	87,7%	(2.986,4)	(1.359,4)	(1.486,8)	-8,6%
Despesas Não Recorrentes	(125,9)	-	-	NM	(302,7)	-	-	NM
Custos e Despesas Operacionais por ASK (R\$ centavos)	2T21	2T21 Ajustado	2T20 Ajustado	% Var. Ajustado	6M21	6M21 Ajustado	6M20 Ajustado	% Var. Ajustado
Pessoal	(11,65)	(4,59)	(6,50)	-29,4%	(8,47)	(4,36)	(4,90)	-11,0%
Pessoal – Operações	(7,35)	(2,90)	(5,74)	-49,5%	(5,52)	(2,84)	(3,79)	-25,1%
Pessoal – Outros	(4,30)	(1,69)	(0,75)	125,3%	(2,95)	(1,52)	(1,11)	36,9%
Combustível de Aviação	(9,33)	(8,99)	(5,98)	50,3%	(8,54)	(8,02)	(7,88)	1,8%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(0,94)	(0,94)	(0,63)	49,2%	(0,86)	(0,86)	(0,78)	10,3%
Combustível (Ex-ICMS)	(8,39)	(8,05)	(5,35)	50,5%	(7,68)	(7,16)	(7,10)	0,8%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(1,73)	(1,76)	(2,05)	-14,1%	(1,67)	(1,68)	(1,65)	1,8%
Gastos com Passageiros	(2,94)	(1,77)	(2,28)	-22,4%	(2,05)	(1,55)	(1,48)	4,7%
Prestação de Serviços	(4,77)	(0,74)	(2,92)	-74,7%	(3,44)	(0,58)	(1,51)	-61,6%
Comerciais e Publicidade	(1,45)	(0,18)	(0,48)	-62,5%	(1,13)	(0,14)	(0,91)	-84,6%
Material de Manutenção e Reparo	(2,18)	(0,45)	(3,73)	-87,9%	(2,19)	(0,52)	(0,98)	-46,9%
Depreciação e Amortização	(5,40)	(1,95)	(7,96)	-75,5%	(4,45)	(2,03)	(4,32)	-53,0%
Outros	(6,15)	(1,50)	(2,18)	-31,2%	(3,67)	(1,46)	4,70	NM
Ociosidade – Depreciação	(2,00)	-	-	NM	(1,30)	-	-	NM
Ociosidade – Pessoal	(0,01)	-	-	NM	(0,00)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(4,14)	(1,50)	(2,18)	-31,2%	(2,37)	(1,46)	4,70	NM
CASK	(45,59)	-	-	NM	(35,61)	-	-	NM
CASK ⁽¹⁾	(42,47)	-	-	NM	(32,87)	-	-	NM
CASK Ex-Combustível⁽¹⁾	(33,14)	-	-	NM	(24,33)	-	-	NM
CASK ajustado⁽²⁾	-	(21,94)	(34,09)	-35,6%	-	(20,34)	(18,93)	7,4%
CASK Ex-Combustível ajustado⁽²⁾	-	(12,95)	(28,11)	-53,9%	-	(12,32)	(11,05)	11,5%

(1) Exclui resultados não recorrentes e despesas relacionadas à ociosidade da frota. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais.

Despesas com pessoal por ASK: queda de 29,4%, principalmente devido à adesão da Companhia à Lei 14.020/20 em meados do 2T20, o que possibilitou a diminuição de salários na mesma proporção à jornada em parte daquele trimestre e no 2T21, bem como a suspensão temporária de contratos de trabalho dos Colaboradores, da maior geração de ASKs e da redução do total de colaboradores em 13,9%.

Despesas com combustível de aviação por ASK: aumentaram 50,3%, principalmente devido ao aumento do preço médio do QAV em 53,0%, parcialmente compensado pela maior eficiência de consumo de combustível das aeronaves MAX.

Tarifas de pouso e decolagem por ASK: apresentaram diminuição de 14,1%, principalmente devido à maior geração de ASKs, e acordo junto às concessionárias para reprogramar as tarifas de permanências.

Gastos com passageiros por ASK: diminuíram 22,4% principalmente devido ao aumento de ASKs e a redução das despesas com reembolso de passagens, de acomodações e diárias provenientes de efeitos meteorológicos com voos interrompidos e da reconfiguração da malha que ocorreram a partir do 2T20, parcialmente compensado por maiores gastos com serviços de rampa devido ao aumento de 282,1% do volume de decolagens e maiores gastos diretos com passageiros transportados em relação ao 2T20.

Prestação de serviços por ASK: diminuíram 74,7% em relação ao 2T20, devido principalmente a reprogramação de despesas no 2T21, pela maior produção de ASKs e diluição dos custos fixos operacionais, e pela apreciação do real em relação ao dólar em 1,8%.

Comerciais e publicidades por ASK: apresentaram queda de 62,5%, alinhado às iniciativas de redução de custos da Companhia, mantendo apenas os serviços essenciais para a operação.

Material de manutenção e reparo por ASK: redução de 87,9% em comparação ao 2T20, principalmente em decorrência do maior volume de ASKs, pelo maior número de capitalizações de reparos e componentes e rotáveis (incluindo motores) no 2T21, e da apreciação do real frente ao dólar em 1,8%.

Depreciação e amortização por ASK: as despesas com depreciação e amortização diminuíram 75,5% em relação ao 2T20, principalmente em função de renegociações de contratos de arrendamento, do aumento dos ASKs no período, e do menor volume de manutenção de motores.

Outras receitas e despesas por ASK: as despesas reduziram 31,2% na comparação trimestral, em função da maior diluição de custos gerada pelo maior volume de ASKs.

Resultado operacional

O EBIT ajustado registrado no trimestre foi de R\$143,6 milhões. A margem operacional foi de 14,0%. Em uma base por assento-quilômetro disponível, o EBIT ajustado atingiu 3,56 centavos (R\$).

O EBITDA ajustado totalizou R\$222,4 milhões no período. A margem EBITDA foi de 21,6%. O EBITDA ajustado por assento-quilômetro disponível foi 5,51 centavos (R\$).

Reconciliação de EBIT e EBITDA (R\$ MM)*	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes dos Minorit.⁽¹⁾	783,9	(1.525,2)	NM	(1.545,1)	(3.874,2)	-60,1%
(-) Imposto de Renda	11,6	3,1	274,2%	32,6	46,5	-29,9%
(-) Resultado Financeiro	(1.479,9)	1.096,4	NM	482,4	4.340,0	-88,9%
EBIT⁽¹⁾	(684,4)	(425,7)	60,8%	(1.030,1)	512,3	NM
Margem EBIT ⁽¹⁾	-66,5%	-119,0%	52,5 p.p.	-39,7%	14,6%	NM
(-) Depreciação e Amortização	217,8	143,2	52,1%	491,4	645,3	-23,8%
EBITDA⁽¹⁾	(466,6)	(282,5)	65,2%	(538,7)	1.157,5	NM
Margem EBITDA ⁽¹⁾	-45,4%	-78,9%	33,5 p.p.	-20,7%	33,0%	NM
EBIT ajustado⁽²⁾	143,6	20,4	NM	351,9	958,5	-63,3%
Margem EBIT ajustado ⁽²⁾	14,0%	5,7%	8,3 p.p.	13,6%	27,3%	-13,7 p.p.
EBITDA ajustado⁽²⁾	222,4	99,2	124,2%	576,2	1.539,2	-62,6%
Margem EBITDA ajustado ⁽²⁾	21,6%	27,7%	-6,1 p.p.	22,2%	43,9%	-21,7 p.p.
Cálculo do EBITDA (R\$ centavos/ASK)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Receita Líquida	25,50	36,15	-29,6%	23,53	26,06	-10,0%
Despesas Operacionais ⁽¹⁾	(42,47)	(79,16)	-46,3%	(32,87)	(22,25)	47,5%
EBIT⁽¹⁾	(16,97)	(43,01)	-60,5%	(9,34)	3,81	NM
Depreciação e Amortização	(5,40)	(14,47)	-62,8%	(4,45)	(4,80)	-6,3%
EBITDA⁽¹⁾	(11,57)	(28,54)	-59,3%	(4,88)	8,60	NM
EBIT ajustado⁽²⁾	3,56	2,06	71,4%	3,19	7,13	-54,9%
EBITDA ajustado⁽²⁾	5,51	10,02	-45,0%	5,22	11,44	-54,4%

(1) Exclui resultados não recorrentes e despesas relacionadas à ociosidade da frota. *De acordo com a Instrução CVM nº 527, a Companhia apresenta a reconciliação do EBIT e do EBITDA, segundo o qual: EBIT = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido; e EBITDA = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido (+) depreciação e amortização. Alguns valores do relatório podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais.

Resultado financeiro

O resultado financeiro líquido foi de R\$1.479,9 milhões, um aumento de R\$2,6 bilhões na comparação com o 2T20, principalmente em decorrência de ganhos com variações cambiais e monetárias de R\$1,9 bilhão, e ganhos com ESN e *capped call*, que variaram R\$310,3 milhões, parcialmente compensados por despesas com juros de empréstimos e financiamentos que aumentaram R\$131,7 milhões, e redução de R\$22,4 milhões nos ganhos com aplicações financeiras na comparação.

Juros sobre empréstimos e financiamentos: aumentaram 40,7%, de R\$323,6 milhões para R\$455,3 milhões, principalmente devido ao aumento na taxa média de juros de 6,1% para 6,5%, parcialmente compensado por um passivo financeiro médio de aproximadamente R\$1,0 bilhão inferior ao do mesmo período do ano anterior, e a uma valorização do câmbio de 1,8%.

Ganhos com aplicações financeiras: totalizaram R\$6,7 milhões, uma redução de R\$22,4 milhões frente ao 2T20, principalmente devido ao menor volume aplicado no período e pela redução nas taxas básicas de juros, que impactou o CDI.

Variação cambial e monetária: totalizou ganhos de R\$1,9 bilhão, um aumento de R\$2,4 bilhões no 2T21 em relação ao 2T20, essencialmente pelos efeitos da desvalorização do dólar frente ao real de 8,7% no trimestre atual, de R\$5,70/USD em 31 de março de 2021 para R\$5,00/USD em 30 de junho de 2021.

Resultado líquido de derivativos: registrou R\$0,5 milhão de perdas no 2T21, ante R\$4,8 milhões de perdas no 2T20, principalmente devido às operações de hedge do preço do combustível de petróleo.

Resultados do ESN e capped call: totalizaram ganhos de R\$30,9 milhões, devido a R\$6,4 milhões de ganhos não realizados da marcação a mercado da parcela conversível, R\$48,9 milhões de perdas com juros, R\$276,8 milhões de variação cambial positiva e R\$24,5 milhões de ganhos realizados na marcação a mercado da permuta e os *capped calls*.

Outras receitas (despesas) financeiras líquidas: totalizaram despesas de R\$45,1 milhões no 2T21, versus R\$43,9 milhões de despesas no 2T20.

Resultado das operações de hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos, no entanto, em função da interrupção temporária de todos os voos internacionais, a Companhia deixou de reconhecer operações de *hedge accounting*. No 2T21, a GOL reconheceu perdas líquidas de R\$15,3 milhões em suas operações de *hedge*, dos quais R\$13,7 milhões foram perdas contabilizadas no resultado operacional e R\$1,6 milhão de perdas foram aferidos no resultado financeiro.

A Companhia possui todos os valores requeridos de margens e de marcação a mercado (m-t-m) sobre suas operações de derivativos depositados junto com suas contrapartes na rubrica de caixa restrito, e não converteu nenhum valor em dívida. Mediante liquidação destas operações com base em sua data de vencimento, tais valores depositados como margem inicial são liberados e convertidos de caixa restrito para caixa disponível.

Combustível: as operações de *hedge* de combustível feitas por meio de contratos derivativos resultaram em perdas no resultado operacional de R\$13,7 milhões.

Juros: as operações de *swap* para proteger o fluxo de caixa de *leasings* contratados futuros, cujas parcelas estão expostas à volatilidade da taxa Libor até o recebimento de aeronaves, resultaram em perdas de R\$1,6 milhão no resultado financeiro no 2T21.

Câmbio: a Companhia não reconheceu ganhos ou perdas com operações de derivativos *hedge* de câmbio durante o 2T21.

Imposto de renda

As despesas com imposto de renda e a contribuição social no trimestre foram representadas por um total de R\$11,6 milhões, em comparação à despesa de R\$3,1 milhões no 2T20. A controlada direta GLA possui prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social na apuração do lucro tributável, a compensar com 30% dos lucros tributáveis anuais, sem prazo para prescrição, no montante de R\$9,6 bilhões, e tal valor não está registrado no balanço patrimonial da Companhia.

Programa de Fidelidade (Smiles Fidelidade S.A.)

As receitas no 2T21 aumentaram 190,1% para R\$164,2 milhões. O resultado operacional no 2T21 aumentou R\$82,9 milhões, para R\$69,3 milhões, principalmente devido ao maior volume de milhas resgatadas pelos participantes do Programa de Fidelidade Smiles e menores restrições a viagens causadas pela pandemia da Covid-19 em comparação ao 2T20.

A margem operacional foi de 42,2%, e o lucro líquido no 2T21 foi de R\$70,2 milhões, um aumento de R\$70,6 milhões em relação ao 2T20.

Informações Financeiras (R\$ MM)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Receita Líquida	164,2	56,6	190,1%	315,3	227,9	38,4%
Resultado Operacional	69,3	-13,6	NM	128,2	64,9	97,5%
Margem Operacional	42,2%	-24,0%	NM	40,7%	28,5%	12,2 p.p
Lucro (Prejuízo) Líquido	70,2	-0,4	NM	117,9	55,9	110,9%
Margem Líquida	42,8%	-0,7%	NM	37,4%	24,5%	12,9 p.p

A GOL terá acesso às diversas sinergias operacionais, financeiras e tributárias que não estavam disponíveis às empresas separadamente, as quais podem ultrapassar R\$400 milhões por ano. Conforme anunciado previamente, a Companhia pretende alcançar tais resultados por meio de melhorias no gerenciamento de receitas, da gestão mais dinâmica do estoque de assentos, da unificação das iniciativas de marketing, de otimização na gestão dos yields e de eficiências tributárias.

A GOL também acredita que a reintegração irá maximizar o valor no ambiente operacional pós-pandemia, aumentando tanto a competitividade no mercado como a geração de fluxo de caixa. Além disso, a incorporação traz a oportunidade de novas parcerias atingindo mais passageiros, aumentando receitas auxiliares e proporcionando maior tráfego para a malha da GOL.

Lucro Líquido e Lucro por Ação

No 2T21, a Companhia apurou prejuízo líquido após a participação dos minoritários no período de R\$1.205,2 milhão (excluindo os ganhos com variação cambial e monetária de R\$1.943,2 milhões, despesas líquidas não recorrentes de R\$125,9 milhões, e o ganho de R\$30,9 milhões relacionado aos resultados não realizados do *Exchangeable Notes* e *capped calls*).

Isso compara-se ao prejuízo de R\$771,7 milhões (excluindo perdas não recorrentes de R\$471,9 milhões, a variação cambial e monetária negativa de R\$473,8 milhões e perdas não realizadas do *Exchangeable Notes* e *capped calls* de R\$279,4 milhões) durante o 2T20, uma queda de R\$392,1 milhões.

Resultado Líquido (R\$ MM)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	642,9	(1.996,9)	NM	(1.885,5)	(4.285,2)	-56,0%
(-) Resultados não realizados do ESN e <i>Capped Calls</i>	(30,9)	279,4	NM	(103,4)	297,9	NM
(-) Variações Cambiais, Líquidas ⁽¹⁾	(1.943,2)	473,8	NM	(410,9)	3.009,6	NM
(-) Resultado Não Recorrente	125,9	471,9	-73,3%	302,7	384,5	-21,3%
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período⁽⁴⁾	(1.205,2)	(771,7)	56,2%	(2.097,1)	(593,2)	253,5%
Resultado Por Ação e Por ADS	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Média Ponderada de Ações ⁽²⁾	395,7	355,7	11,2%	395,7	355,7	11,2%
Média Ponderada de ADS ⁽³⁾	197,9	177,8	11,3%	197,9	177,8	11,3%
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$	1,62	(5,61)	NM	(4,76)	(12,05)	-60,5%
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$	0,61	(2,08)	NM	(1,77)	(4,90)	-63,9%
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$⁽⁴⁾	(3,05)	(2,17)	40,6%	(5,30)	(1,67)	217,4%
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$⁽⁴⁾	(1,15)	(0,81)	42,0%	(1,97)	(0,68)	189,7%

Resultado Diluído por Ação e por ADS	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Média Ponderada de Ações ⁽²⁾	433,1	392,3	10,4%	433,1	392,3	10,4%
Média Ponderada de ADS ⁽³⁾	216,5	196,1	10,4%	216,5	196,1	10,4%
Lucro Líquido por Ação Diluída em R\$⁽⁵⁾	-	-	-	-	-	-
Lucro Líquido por ADS Diluída em US\$⁽⁵⁾	-	-	-	-	-	-

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado na demonstração do resultado das informações trimestrais - ITR do período findo em 30 de junho de 2021 está alocado nos resultados de ESN e *capped calls*. (2) Considera a razão de 35 ações ordinárias por ação preferencial. O número de ações diluídas utilizadas para o cálculo foi de 433,1 milhões no 2T21, incluindo os efeitos adicionais de conversão dos ESNs em ações. (3) Considera a razão de 2 ações preferenciais por ADS. (4) Lucro por ação exclui os resultados de (i) variação cambial líquida; (ii) *Exchangeable* e *capped calls*; e (iii) não recorrentes. (5) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS).

Fluxo de Caixa

Em 30 de junho de 2021, a liquidez total (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito e contas a receber e títulos) totalizou R\$1,8 bilhão, R\$17 milhões superior se comparado a 31 de março de 2021, e R\$1,5 bilhão menor em relação a 30 de junho de 2020.

As atividades operacionais consumiram R\$56,4 milhões no 2T21, contra um consumo de caixa operacional de R\$915,9 milhões no 2T20, decorrente do investimento em capital de giro em consequência do maior volume de operações, compensado pelo aumento no volume de vendas futuras (*forward booking*) da Companhia

As atividades de investimento consumiram R\$25,9 milhões líquidos no trimestre, essencialmente devido a manutenção de motores no período.

O caixa gerado pelas atividades de financiamento no 2T21 foi de R\$99,1 milhões, que contempla principalmente a amortização de dívidas de curto prazo (incluindo o pagamento integral do Empréstimo Delta no valor de R\$420 milhões), a liquidação da incorporação da Smiles Fidelidade em R\$744,5 milhões e pagamentos de arrendamentos, bem como a captação de US\$300 milhões adicionais de notas sênior garantidas e o aumento de capital no montante de R\$423,1 milhões.

Resumo do Fluxo De Caixa Consolidado (R\$ MM)	2T21	2T20	% Var.	1T21	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período antes Part. Minoritários	658,0	(1.997,1)	NM	(2.505,8)	NM
Ajuste de Itens Não-Caixa	(784,5)	1.973,1	NM	2.435,5	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido Após Ajuste de Itens Não-Caixa	(126,5)	(24,0)	NM	(70,3)	79,9%
Caixa Líquido Fornecido para (Utilizado em) Atividades Operacionais	(56,4)	(915,9)	-93,8%	(366,4)	-84,6%
Caixa Líquido Utilizado em Atividades de Investimento	(25,9)	(94,4)	-72,6%	(148,1)	-82,5%
Fluxo de Caixa Líquido	(82,2)	(1.010,3)	-91,9%	(514,5)	-84,0%
Caixa Líquido Gerado (Utilizado em) Atividades Financeiras	99,1	84,7	17,0%	(264,3)	NM
Acréscimo (Decréscimo) Líquido em Disponibilidades⁽¹⁾	16,8	(925,6)	NM	(778,8)	NM
Liquidez Total no Início do Período	1.797,7	4.231,1	-57,5%	2.576,5	-30,2%
Contas a Receber no Início do Período	542,8	791,8	-31,4%	739,7	-26,6%
Contas a Receber no Final do Período	717,4	536,1	33,8%	542,8	32,2%
Liquidez Total no Final do Período	1.814,5	3.305,5	-45,1%	1.797,7	0,9%

(1) Compreende os saldos de caixa, equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber e títulos e valores a receber.

Liquidez e Endividamento

Em 30 de junho de 2021, a liquidez total (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito e contas a receber e títulos) totalizou R\$1,8 bilhão, R\$17 milhões superior se comparado a 31 de março de 2021, e R\$1,5 bilhão menor em relação a 30 de junho de 2020.

Em 30/06/21, a Companhia registrou um total de empréstimos e financiamentos de R\$18,0 bilhões (incluindo arrendamentos), uma redução de 5,2% quando comparado com o 1T21, principalmente em função da depreciação de 8,7% do Dólar Americano no trimestre e pagamentos de R\$1,0 bilhão relacionados a dívidas, composto por R\$449,2 milhões de principal (incluindo R\$420,0 milhões do pagamento integral do Empréstimo Delta) e R\$163,5 milhões de pagamentos de juros oriundos de empréstimos e financiamentos, e amortizações de R\$396,4 milhões de principal e juros relacionados às obrigações com arrendamento.

A Companhia encerrou o 2T21 com seu endividamento de curto prazo totalizando R\$1,8 bilhão, significativamente menor quando comparado ao trimestre anterior, sendo que aproximadamente R\$1,0 bilhão correspondem a dívidas de capital de giro com bancos locais. A Companhia se destaca, entre as poucas empresas aéreas mundiais que amortizaram aproximadamente R\$4,7 bilhões de dívidas durante os últimos 12 meses, por meio da sua gestão de liquidez e extração de valor de seus ativos correntes.

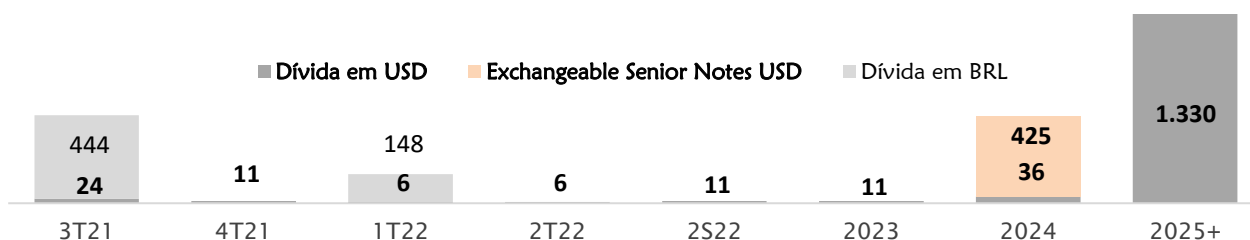
A relação dívida líquida (excluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*) sobre EBITDA UDM foi de 10,1x em 30/06/21, 1,3x menor quando comparada a 31/03/21, em um trimestre que o Dólar registrou uma depreciação frente ao Real de 8,7%. Incluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*, a relação dívida líquida sobre EBITDA UDM atingiu 11,9x em 30/06/21.

O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da Companhia no 2T21, excluindo os *leasings* e financiamentos de aeronaves e os bônus perpétuos, é de 3,4 anos. A taxa média da dívida em Reais aumentou para 8,9%, e a das obrigações em Dólares, excluindo *leasings* e financiamentos de aeronaves e bônus perpétuos, aumentou para 6,3%.

Liquidez (R\$ MM)	2T21	2T20	% Va.	1T21	% Var.
Caixa Total (Caixa, Aplicações Financeiras e Caixa Restrito)	1.097,1	2.769,3	-60,4%	1.254,9	-12,6%
Contas a Receber e Títulos e Valores a Receber	717,4	536,1	33,8%	542,8	32,2%
Liquidez Total	1.814,5	3.305,5	-45,1%	1.797,7	0,9%
<i>Liquidez Total Como % da Receita Líquida UDM</i>	<i>33,2%</i>	<i>30,0%</i>	<i>3,2 p.p.</i>	<i>37,5%</i>	<i>-4,3 p.p.</i>
Dívida (R\$ MM)	2T21	2T20	% Va.	1T21	% Var.
Empréstimos Bancários	191,3	2.265,0	-91,6%	640,8	-70,1%
Financiamento e Manutenção de Aeronaves e Motores	1.272,2	1.763,3	-27,9%	1.485,9	-14,4%
Arrendamentos a Pagar	7.664,7	8.057,0	-4,9%	8.549,9	-10,4%
Emissões de Dívida	6.258,6	4.164,6	50,3%	5.379,5	16,3%
<i>Exchangeable Notes</i>	<i>1.786,2</i>	<i>1.947,7</i>	<i>-8,3%</i>	<i>2.005,7</i>	<i>-10,9%</i>
Bônus Perpétuo	785,7	742,8	5,8%	894,9	-12,2%
Total de Empréstimos e Financiamentos	17.958,7	18.940,4	-5,2%	18.956,7	-5,3%
Dívida de Curto Prazo	3.606,6	6.080,7	-40,7%	4.210,6	-14,3%
Dívida em Dólar (US\$)	561,7	944,8	-40,5%	596,0	-5,8%
Dívida em Moeda Local (BRL)	796,8	907,1	-12,2%	815,2	-2,3%
Dívida de Longo Prazo	14.352,1	12.859,8	11,6%	14.746,2	-2,7%
Dívida em Dólar (US\$)	2.867,0	2.291,8	25,1%	2.586,0	10,9%
Dívida em Moeda Local (BRL)	10,7	309,8	-96,5%	12,8	-16,4%
Dívida e Alavancagem ⁽¹⁾ (R\$ MM)	2T21	2T20	% Va.	1T21	% Var.
Dívida Bruta	15.386,7	16.249,9	-5,3%	16.056,1	-4,2%
(-) Caixa Total	1.097,1	2.769,3	-60,4%	1.254,9	-12,6%
Dívida Líquida	14.289,7	13.480,6	6,0%	14.801,2	-3,5%
<i>% da dívida bruta em moeda estrangeira</i>	<i>96,5%</i>	<i>96,7%</i>	<i>-0,2 p.p.</i>	<i>96,7%</i>	<i>-0,2 p.p.</i>
<i>% da dívida no curto prazo</i>	<i>20,1%</i>	<i>32,1%</i>	<i>-12,0 p.p.</i>	<i>22,2%</i>	<i>-2,1 p.p.</i>
<i>% da dívida no longo prazo</i>	<i>79,9%</i>	<i>67,9%</i>	<i>12,0 p.p.</i>	<i>77,8%</i>	<i>2,1 p.p.</i>
EBITDA ajustado UDM ⁽²⁾	1.418,8	4.144,4	-65,8%	1.295,7	9,5%
Dívida Líquida / EBITDA ajustado UDM ⁽²⁾	10,1 x	3,3 x	6,8 x	11,4 x	-1,3x
Dívida Bruta / EBITDA ajustado UDM ⁽²⁾	10,9 x	3,9 x	6,9 x	12,4 x	-1,5x

(1) Excluindo bônus perpétuos e Exchangeable Notes. (2) Excluindo despesas e depreciação não operacionais.

Cronograma de Amortização da Dívida Financeira (em milhões)¹⁾²⁾



1- Na moeda de emissão/contratação.

2- Considera líquido de linhas de crédito objeto de rolagens.

Frota

Ao final do 2T21, a frota total da GOL era de 127 aeronaves Boeing 737, sendo 117 NGs e dez (10) MAX operacionais. No 2T20, a Companhia contava com 130 aeronaves, sendo sete (7) MAX (não operacionais). A idade média da frota da empresa foi de 11,3 anos ao final do 2T21.

A GOL não opera aeronaves de grande porte (*widebody*), nem possui aviões financiados via mercado de capitais, EETCs ou arrendamentos financeiros. Sua frota é 100% composta por aeronaves de médio porte (*narrowbody*) financiadas via arrendamentos operacionais.

Frota Total ao Final do Período	2T21	2T20	Var.	1T21	Var.
B737s	127	130	-3	127	0
B737-7 NG	23	23	0	23	0
B737-8 NG	94	100	-6	96	-2
B737-8 MAX	10	7	3	8	2

Em 30/06/21, a GOL possuía 95 pedidos firmes para aquisição de aeronaves Boeing 737 MAX, sendo 73 de 737 MAX-8 e 22 pedidos de 737 MAX-10. O plano de frota da Companhia apresenta devolução de até seis (6) aeronaves operacionais até o final de 2021, com a flexibilidade de retornar ainda mais aeronaves se necessário.

Plano de Frota	2021E	2022E	2023E	>2024E	Total
Frota Operacional Final do Exercício	128	131			
Compromissos com Aquisição de Aeronaves (R\$ MM)	-	0.899,3	3.543,1	19.125,2	23.567,6

Durante o segundo trimestre, a GOL manteve a flexibilidade pela vigência de seus contratos de pagamentos mensais fixos permanecendo-se variáveis (*power-by-the-hour*). Os acordos firmados pela GOL com seus arrendadores permitem a extensão no prazo dos diferimentos de forma a serem ajustados proporcionalmente à recuperação da capacidade durante o ano de 2021. A remensuração do passivo de arrendamento considerou os novos fluxos de pagamentos, a taxa de desconto e a taxa de câmbio da data das modificações contratuais. Os efeitos apurados foram contabilizados como aumento do passivo de arrendamento no montante de R\$47,4 milhões com contrapartida de redução no ativo.

Perspectivas para o 3T21 e 2S21

A retomada operacional iniciada em meados do 2T21 deve seguir em ritmo crescente à medida que a imunização da população se intensifica, e conforme nos aproximamos da alta temporada de verão, dessa forma, a capacidade planejada para o 2S21 da GOL apresenta aumento de 46% sobre 2S20. Para adequar os custos operacionais aos patamares atuais de vendas e demanda, a GOL operará no final do período 102 aeronaves em sua malha (versus 110 projetado anteriormente), que representará 133% da frota média operada no 2S20 e 56% maior em relação ao 1S21. Espera-se que a receita do semestre a findar-se em 31 de dezembro de 2021 aumente aproximadamente 85% comparada com o mesmo período do ano anterior (versus 100% projetado anteriormente).

A GOL espera encerrar o 2S21 com R\$4,2 bilhões em liquidez (versus R\$4,5 bilhões projetado anteriormente) e R\$15,3 bilhões em dívida líquida ajustada (versus R\$14,8 bilhões projetado anteriormente). Diversas importantes iniciativas são relevantes para assegurar que a GOL mantenha a liquidez nos patamares esperados no final de 2021.

Com o objetivo de ajudar investidores e analistas no entendimento de como a GOL está abordando seu planejamento de curto prazo, a Companhia está compartilhando esses indicadores:

Indicadores	3T21E	2S21E	
		Anterior	Revisado
Variação PIB Brasil ¹ vs 2020(%)	+7,7%	+2,9%	+3,9%
Rotas Domésticas Atendidas (média)	~133	~159	~168
Frota Operacional Média (Final do Período)	~75	~110	~102
ASK Total (bi)	~7,3	18,8	~17,2
Taxa de Ocupação (%)	~82%	~80%	~80%
CASK Ex-combustível ² vs 2020	Redução de ~6%	Redução de ~8%	Redução de ~12%
Emissões Globais Brutas do Escopo 1 (mil t CO2)	~524,1	~1.395,0	~1.215,1
Combustível Total Consumido (litros, 1.000/RPK)	~34,2	~36,1	~34,3
Emissões de Gases de Efeito Estufa/h voo (t CO2)	~8,5	~7,9	~8,5
Receita Operacional Líquida (R\$ bi)	~1,8	~6,0	~5,4
Outras Receitas (carga, fidelidade, outras)	~12% da receita	~7% da receita	~8% da receita
EBITDA ² (R\$ bi)	~0,4	~2,0	~1,7
CAPEX (R\$ bi)	~0,1	~0,3	~0,3
Liquidez Total ³ (R\$ bi)	~3,4	~4,5	~4,2
Dívida líquida ⁴ (R\$ bi)	~15,0	~14,8	~15,3
Relação Dívida Líquida / EBITDA 4T21E ^{4,5,6} (x)	~2,9x	~3,0x	~3,0x

(1) Versus o mesmo período do ano anterior; Fonte: Banco Central do Brasil. (2) Excluindo despesas e depreciação não operacionais relacionadas à ociosidade de frota e dos custos relacionados a pessoal de aproximadamente R\$807 milhões no 3T21, R\$922 milhões no 3T20, R\$1,7 bilhão no 2S21 e de R\$1,6 bilhão no 2S20. (3) Caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber e depósitos (não inclui ativos não onerados). (4) Excluindo os bônus perpétuos e Exchangeable Notes. (5) Proforma, excluindo despesas e depreciação não operacionais, (6) EBITDA 4T21E anualizado.

Informações Ambientais, Sociais e de Governança (“ESG”)

A GOL busca ser líder mundial na transformação da aviação mais sustentável. A Companhia lançou uma nova seção *Environmental, Social and Governance* em seu site de relações com investidores (www.voegol.com.br/ri), incluindo informações detalhadas de métricas SASB e TCFD, e uma subseção específica para projeções. O conteúdo do novo website está alinhado com o comprometimento da GOL em melhorar a sustentabilidade de seus negócios por meio de uma sólida governança corporativa, com o propósito de ser a primeira para todos os Colaboradores e Clientes, promovendo inclusão e acessibilidade, e alcançando emissões líquidas zero de carbono em 2050.

Desde 2010, a GOL prepara relatórios anuais de sustentabilidade com base nas diretrizes da *Global Reporting Initiative*, um padrão internacional para relatar o desempenho ambiental, social e econômico. Ao adotar esses parâmetros e fornecer dados relacionados ao público, a Companhia está reforçando sua responsabilidade com as diversas partes interessadas, por meio de maior transparência e credibilidade. Entre as iniciativas da GOL estão sua adesão voluntária, desde 2016, à Coalizão de Liderança em Precificação de Carbono, que é uma iniciativa global para precificar as emissões, bem como várias campanhas e associações dedicadas a promover as melhores práticas ESG tanto no setor de aviação quanto na economia em geral. A Companhia também mantém iniciativas sociais relacionadas à sua força de trabalho, satisfação e segurança dos Clientes, bem como iniciativas de governança por meio de lideranças, comitês, políticas e assembleias de acionistas.

A GOL implementou melhorias significativas em termos de divulgação das ações de sustentabilidade da Companhia, fornecendo mais informações ESG para investidores. A GOL espera motivar a indústria de transporte aéreo como um todo a enfrentar questões ambientais, sociais e de governança, para torná-la mais sustentável e transparente.

A Companhia convida os gestores de fundos de investimento orientados para ESG a rever as ações de sustentabilidade da GOL e a filosofia de *reporting*, em seu site de relações com investidores: www.voegol.com.br/ri.

Projeções ESG

A GOL está fornecendo aos investidores projeções para três métricas SASB

Indicadores	Real				Projeções ⁽¹⁾		
	2017	2018	2019	2020	2021E	2022E	2023E
Emissões Globais Brutas do Escopo 1 (mil t CO ₂)	3.316,6	3.394,3	3.743,9	1.938,5	~1.986	~3.320	~4.060
Combustível Total Consumido (litros, 1.000/RPK)	37,0	36,5	35,3	35,9	~34,0	~34,6	~33,1
Emissões de Gases de Efeito Estufa/h voo (t CO ₂)	8,1	8,3	8,7	9,2	~8,5	~8,4	~8,4

(1) informações preliminares e não auditadas.

Comentários ESG

Ambiental: As mudanças climáticas podem causar um aumento nas condições extremas e desastres naturais, que podem afetar as operações das companhias aéreas, juntamente com eventos sociais e políticos decorrentes desses riscos. Assim, a Companhia busca ser líder global na aviação sustentável avançada, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa por meio do uso eficiente de combustível e gerenciamento de malha, entre outras medidas.

A GOL é a pioneira no incentivo à pesquisa e desenvolvimento de tecnologia de biocombustíveis e foi a primeira aérea brasileira a divulgar seu inventário de gases de efeito estufa com base no *Greenhouse Gas Protocol*, e está qualificada com o Padrão Ouro desde 2011. A GOL é membro de entidades nacionais e internacionais como o Programa Brasileiro de Protocolo GHG, a União Brasileira de Biocombustíveis e Bioquerosene (Ubrabio), o Comitê Ambiental da IATA, o Grupo de Usuários de Combustível de Aviação Sustentável (Safug), a Plataforma Brasileira de Combustível Renovável e Bioquerosene (PBB), e a Plataforma de Bioquerosene do Estado de Minas Gerais (PMB).

A Companhia também gerencia a emissão de gases de efeito estufa (“GEEs”) de seus voos, por meio da eficiência de combustível e administração da malha. Na última década, a Companhia reduziu em 26% suas emissões de CO₂ por passageiro. Além disso, a Companhia possui um programa de coleta seletiva de resíduos em expansão, buscando a redução de resíduos em aterros. Desde 2016, a GOL faz parte do Índice ICO₂, aderindo voluntariamente à Coalizão de Liderança em Preços de Carbono (CPLC), uma iniciativa global para precificar adequadamente o carbono para mitigar as mudanças climáticas e “descarbonizar” a economia. Em 2020, a Companhia foi a única empresa brasileira incluída em uma seleta lista de 13 aéreas globais que receberam a certificação Estágio 1 do IATA Environmental Assessment, IEnvA, que é a validação de que a GOL desenvolveu uma política ambiental consistente e está cumprindo suas responsabilidades. A GOL foi avaliada pela MSCI, em seu *ESG Rating Scorecard*, como uma das empresas aéreas mais sustentáveis e eficientes em carbono globalmente, reduzindo seus índices de emissões de carbono em até 20% abaixo de seus pares da indústria.

Até o final de 2021, a GOL buscará atingir o Estágio 2 do IEnvA. A Companhia é também membro da Below50, que reúne entidades que se comprometem a utilizar combustível renovável que reduza as emissões de GEE em 50% ou mais, se comparado ao combustível fóssil equivalente.

Para atingir esses objetivos ambientais, a GOL procura ativamente adotar novas tecnologias da aviação que reduzem o consumo de combustível e as emissões de GEE. Como parte dessa estratégia, a Companhia opera uma frota padronizada e está antecipando a migração para as aeronaves 737 MAX-8s, que consomem 15% menos combustível e produzem 16% menos emissões de carbono comparativamente às aeronaves 737-800 NG.

A GOL também possui um plano de ação para cumprir o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para Aviação Internacional (CORSIA). As medidas previstas pela Companhia estão em linha com o posicionamento dos Ministérios da Infraestrutura e das Relações Exteriores, da Secretaria de Aviação Civil (SAC) e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que propuseram que as aéreas brasileiras aderissem ao CORSIA até 2027, quando a participação será obrigatória. Para 2025, a GOL pretende utilizar 1% de SAF em seu consumo total e, para 2050, a meta é ter emissões líquidas zero de carbono.

No trimestre findo em 30 de junho de 2021, o indicador ESG de Emissões globais brutas do escopo 1 (mil t CO₂) foi de aproximadamente 282,4, uma redução de 42% em relação ao 1T21, enquanto o Combustível Total Consumido (litros, 1.000/RPK) atingiu 32,8, redução de 4% frente ao 1T21, e as Emissões de gases de efeito estufa/h voo (t CO₂) foram de cerca de 7,3, estável frente ao 1T21.

Social: O Instituto GOL, uma associação sem fins lucrativos, voltada para a criação e a capacitação de mão de obra especializada para o setor de aviação, completou 16 anos em novembro de 2020. Com vistas ao sucesso da iniciativa, em 2014, a Companhia institucionalizou a assinatura dos seus projetos sociais por meio do Instituto GOL, que passou a ser o protagonista do seu desempenho social. Já são mais de 57 organizações apoiadas, incluindo a AACD, o Amigos do Bem, o Comitê Paralímpico Brasileiro, o Teto, a Fundação GOL de Letra e o Instituto Fernando Fernandes.

Desde o início da pandemia, a Companhia tem agido em novas iniciativas como o transporte gratuito de profissionais de Saúde que voam a trabalho, o que reforça o seu pioneirismo e preocupação com a Segurança de todos os brasileiros. E é seguindo essa atitude que a GOL continua alerta e à disposição das autoridades do País para transportar gratuitamente as vacinas da Covid-19, conforme vão sendo disponibilizadas. Em conjunto com a GOLLOG, a Companhia continuará a utilizar a frota e a malha da GOL altamente capilarizada para levar os imunizantes a todos os pontos necessários.

No início da pandemia, a GOL também assinou um acordo coletivo de trabalho com o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato dos Trabalhadores Aéreos para garantir, em conjunto, a manutenção dos empregos de comandantes, pilotos e tripulantes, além dos demais trabalhadores da Companhia, por 12 e 18 meses respectivamente, a partir de 1º de julho de 2020.

A GOL está focada no aumento da diversidade de sua força de trabalho. A Companhia tem reportado índices consistentes de participação de mulheres em cargos de liderança, que atingiu 35% no segundo trimestre de 2021.

Governança: A GOL foi uma das primeiras Emissoras Privadas Estrangeiras (FPIs) na América do Sul a se adequar às exigências da Seção 404 da Lei Sarbanes-Oxley (SOX) e utiliza o critério estabelecido pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO) para controles internos. A GOL se adequou à Seção 302 desta Lei, que determina que diretores executivos devam declarar pessoalmente que são responsáveis pelos controles e procedimentos de divulgação de informações. Com essas certificações a GOL aprimorou seus processos internos e ratificou seu compromisso com as melhores práticas de governança corporativa.

A Companhia adota o Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa do B3 e faz parte do Índice de Ações com Governança Corporativa Diferenciada (“IGC”) e do Índice de Ações com *Tag Along* Diferenciado (“ITAG”), que foram criados para as empresas comprometidas com a aplicação de práticas diferenciadas de governança corporativa.

A Segurança é o valor número 1 da Companhia e orienta suas ações. O time de Tecnologia da Informação da GOL atua tempestivamente nos servidores da Companhia, utilizando as mais avançadas ferramentas de proteção existentes, além de disseminar periodicamente alertas e informações para conscientizar os Colaboradores quanto aos diferentes tipos de riscos e golpes cibernéticos aplicados na internet, e como melhor agir e se defender contra eles. A GOL possui uma Política de Privacidade e Condições de Uso dos dados dos usuários e está se adequando à nova Lei Geral da Proteção de Dados para melhorar a experiência dos Clientes em todos os canais digitais.

A GOL também tem buscado simplificar sua governança corporativa por meio da reorganização de suas subsidiárias e por meio da reincorporação das ações da Smiles pela GLA, concluída no 2T21. A Companhia acredita que a transação proposta é um marco importante para maximizar o valor futuro para os acionistas em geral, aumentando a competitividade do Grupo no mercado.

Meio Ambiente	2T21	2020	2019	2018
Combustível				
Combustível Total Consumido (GJ X 1.000)	3.880	25.232	51.492	48.935
% Combustível Renovável	0	0	0	0
Combustível Total Consumido (Litros X 1.000 / ASK)	27,6	28,8	28,9	29,2
Emissões globais brutas do escopo 1				
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) (toneladas CO ₂)	282.366	1.938.497	3.743.873	3.394.307
Emissões de gases de efeito estufa (GEE)/hora de voo (toneladas CO ₂)	7,3	9,2	8,7	8,3
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) eliminadas (toneladas CO ₂)	5.534	45.373	92.221	70.606
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) compensadas (toneladas CO ₂)	0	0	0	0
Frota				
Idade Média da Frota	11,3	11,0	9,9	9,5
Social	2T21	2020	2019	2018
Relações Trabalhistas				
Gênero dos Colaboradores (% Masculino/Feminino)	56/44	56/44	55/45	55/45
Idade: Menor de 30 Anos (%)	22	26	26	29
Entre 30 e 50 Anos (%)	66	63	62	60
Acima de 50 Anos (%)	13	11	12	11
Força de Trabalho Ativa Coberta por Acordos de Negociação Coletiva (%)	99,5	100	100	100
Número e Duração de Greves e Bloqueios (# Dias)	0	0	0	0
Comportamento do Cliente e da Empresa				
Pontualidade (%)	96,27	93,22	88,98	91,82
Regularidade (%)	98,96	97,92	98,10	98,49
Perda de Bagagem (Por 1.000 Pax)	1,89	2,10	2,09	2,03
Segurança				
Número de Fatalidades	0	0	0	0
Número de Ações Governamentais de Fiscalização e de Segurança	0	0	0	0
Governança	2T21	2020	2019	2018
Administração				
Conselheiros Independentes (%)	55	55	50	44
Participação de Mulheres em Posições de Liderança (%)	35	35	33	38
Comitês e Políticas				
Número de Comitês: Todos com Membros Independentes Incluídos	5	5	5	5
Política de <i>Compliance</i> (Disponível no Site de RI da Companhia)	✓	✓	✓	✓
Divulgação de Informações e Política de Negociação de Valores Mobiliários	✓	✓	✓	✓
Assembleias de Acionistas				
Representação no Capital Votante das Assembleias Gerais (%)	100	100	100	100

Demonstrações do Resultado Consolidado

(R\$ Milhares)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var
Receita Operacional Líquida	1.028.372	357.848	187,4%	2.595.999	3.505.575	-25,9%
Transporte de Passageiros	887.574	243.303	264,8%	2.303.852	3.184.636	NM
Transporte de Cargas e Outros	140.798	114.545	22,9%	292.147	320.939	NM
Custos e Despesas Operacionais	(1.838.621)	(1.255.448)	46,5%	(3.928.752)	(3.377.754)	16,3%
Pessoal	(469.679)	(153.232)	206,5%	(934.111)	(748.455)	24,8%
Combustível de Aviação	(376.187)	(135.785)	177,0%	(942.315)	(1.136.923)	-17,1%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(69.689)	(20.331)	242,8%	(183.754)	(222.073)	-17,3%
Gastos com Passageiros	(118.574)	(27.183)	336,2%	(226.590)	(203.224)	11,5%
Prestação de Serviços	(192.379)	(140.752)	36,7%	(379.481)	(314.720)	20,6%
Comerciais e Publicidade	(58.489)	(43.030)	35,9%	(124.850)	(161.042)	-22,5%
Material de Manutenção e Reparo	(87.965)	(73.746)	19,3%	(241.331)	(218.067)	10,7%
Depreciação e Amortização	(217.804)	(143.196)	52,1%	(491.428)	(645.270)	-23,8%
Outros	(247.855)	(518.193)	-52,2%	(404.892)	272.020	-248,8%
Ociosidade - Depreciação	(80.535)	(347.349)	-76,8%	(143.210)	(347.349)	-58,8%
Ociosidade - Pessoal	(320)	(87.908)	-99,6%	(320)	(87.908)	-99,6%
Outras Receitas (Despesas)	(166.999)	(82.936)	101,4%	(261.362)	707.277	-137,0%
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	NM	-	-	NM
Resultado Operacional	(810.249)	(897.600)	-9,7%	(1.332.753)	127.821	-1142,7%
Resultado Financeiro, Líquido	1.479.919	(1.096.380)	NM	(482.399)	(4.339.994)	NM
Prejuízo antes de IR/CS	669.670	(1.993.980)	NM	(1.815.152)	(4.212.173)	NM
IR/CS Corrente	(16.757)	(11.580)	44,7%	(45.588)	(35.853)	27,2%
IR/CS Diferido	5.122	8.479	-39,6%	12.984	(10.664)	NM
Prejuízo Líquido Antes da Participação Minoritária	658.035	(1.997.081)	NM	(1.847.756)	(4.258.690)	NM
Participação de Acionistas Minoritários da Smiles	15.122	(168)	NM	37.734	26.492	NM
Prejuízo Líquido do Período Após Participação Minoritária	642.913	(1.996.913)	NM	(1.885.490)	(4.285.182)	NM
Prejuízo por Ação Preferencial Depois da Participação Minoritária	1,625	(5,614)	NM	(4,764)	(12,047)	NM
Prejuízo por Ação Ordinária Depois da Participação Minoritária	0,614	(2,085)	NM	(1,769)	(4,895)	NM
Quantidade de Ações ao Final do Período (em Milhões)	395,7	355,7	11,2%	395,7	355,7	NM

Balancos Patrimoniais Consolidados

(R\$ Milhares)	30/06/2021	31/12/2020	% Var.
ATIVO	11.569.160	12.814.136	-9,7%
Circulante	2.570.161	3.245.351	-20,8%
Caixa e Equivalentes de Caixa	760.269	662.830	14,7%
Aplicações Financeiras	22.838	628.343	-96,4%
Caixa Restrito	269.131	355.769	-24,4%
Contas a Receber	717.408	739.699	-3,0%
Estoques	212.814	195.638	8,8%
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	198.813	318.769	-37,6%
Impostos a Recuperar	265.357	186.955	41,9%
Direitos com Operações de Derivativos	-	12.526	NM
Outros Créditos	123.531	144.822	-14,7%
Não Circulante	8.998.999	9.568.785	-6,0%
Aplicações Financeiras	168	992	-83,1%
Caixa Restrito	44.684	188.838	-76,3%
Depósitos	1.856.128	2.058.455	-9,8%
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	97.417	89.701	8,6%
Impostos a Recuperar	114.120	318.404	-64,2%
Impostos Diferidos	53.772	53.563	0,4%
Outros Créditos	31.889	34.338	-7,1%
Direitos com Operações de Derivativos	63.574	116.283	-45,3%
Investimentos	-	815	NM
Imobilizado	4.979.649	4.960.288	0,4%
Intangível	1.757.598	1.747.108	0,6%
Passivo e Patrimônio Líquido (Negativo)	11.569.160	12.814.136	-9,7%
Circulante	10.518.175	10.398.216	1,2%
Empréstimos e Financiamentos	1.773.004	2.353.279	-24,7%
Arrendamentos a Pagar	1.864.831	1.317.008	41,6%
Fornecedores	1.562.946	1.612.536	-3,1%
Obrigações Trabalhistas	351.203	334.670	4,9%
Impostos a Recolher	61.279	73.614	-16,8%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	937.371	907.958	3,2%
Transportes a Executar	1.999.013	2.050.799	-2,5%
Programa de Milhagem	1.280.022	1.258.502	1,7%
Adiantamento de Clientes	54.878	27.897	96,7%
Provisões	252.046	169.381	48,8%
Obrigações com Operações de Derivativos	-	5.297	NM
Outras Obrigações	381.582	287.275	32,8%
Não Circulante	16.797.285	16.182.979	3,8%
Empréstimos e Financiamentos	8.521.006	7.623.687	11,8%
Arrendamentos a Pagar	5.831.098	6.267.184	-7,0%
Fornecedores	10.234	32.658	-68,7%
Obrigações Trabalhistas	30.239	-	NM
Impostos e Contribuições a Recolher	28.039	32.362	0,0%
Programa de Milhagem	344.760	322.460	6,9%
Provisões	1.363.988	1.353.515	0,8%
Impostos Diferidos	206.695	219.634	-5,9%
Outras Obrigações	461.226	331.479	39,1%
Patrimônio Líquido (Negativo)	(15.746.300)	(13.767.059)	14,4%
Capital Social	4.039.336	3.009.436	34,2%
Ações a Emitir	2.088	1.180	76,9%
Ações em Tesouraria	(41.514)	(62.215)	-33,3%
Reservas de Capital	195.680	207.246	-5,6%
Ajustes de Avaliação Patrimonial	(1.071.030)	(577.369)	85,5%
Prejuízos Acumulados	(18.870.860)	(16.985.370)	11,1%
Participação de Acionistas Não Controladores	-	640.033	NM

Fluxo de Caixa Consolidado

(R\$ Milhares)	2T21	2T20	% Var.	6M21	6M20	% Var.
Prejuízo Líquido do Período	658.035	(1.997.081)	NM	(1.847.756)	(4.258.690)	-56,6%
Ajustes para Reconciliar o Prejuízo Líquido ao Caixa Gerado Pelas Atividades Operacionais						
Depreciação - direito de uso aeronáutico	140.197	224.113	-37,4%	280.221	452.342	-38,1%
Depreciação e amortização - outros	158.142	266.432	-40,6%	354.417	566.239	-37,4%
Provisão (Reversão) para Créditos de Liquidação Duvidosa	(266)	(1.078)	-75,3%	(1.081)	1.440	NM
Provisão para Processos Judiciais	84.457	39.067	116,2%	154.604	113.569	36,1%
Provisão para Obsolescência de Estoques	4	28	-85,7%	54	73	-26,0%
Recuperação de créditos extemporâneos	-	-	NM	(57.422)	(126.675)	-54,7%
Ajuste a Valor Presente de Ativos e Passivos	17.659	27.443	-35,7%	36.529	27.443	33,1%
Impostos Diferidos	(5.122)	(8.479)	-39,6%	(12.984)	10.664	NM
Remuneração Baseada em Ações	3.639	5.458	-33,3%	8.810	10.405	-15,3%
Sale-Leaseback - Retroarrendamentos	-	(1)	NM	-	(112.591)	NM
Perdas Atuariais de Benefício Pós-Emprego	4.354	1.255	246,9%	8.707	6.005	45,0%
Variações Cambiais e Monetárias, Líquidas	(1.901.291)	(371.573)	NM	(398.198)	3.439.014	NM
Juros Sobre Empréstimos e Arrend. e Amort. de Custo e Ágio	476.544	355.938	33,9%	898.511	660.101	36,1%
Provisão e Amortização para Devolução de Aeronaves e Motores	43.998	49.321	-10,8%	157.892	81.227	94,4%
Provisão (Reversão) Para Redução de Reserva de Manutenção	166.685	21.405	NM	176.363	75.276	134,3%
Resultado de Derivativos Reconhecidos no Resultado	(9.086)	560.443	NM	80.357	690.643	-88,4%
Resultados Não Realizados de Derivativos - ESN	(8.408)	166.221	NM	(124.954)	(409.136)	-69,5%
Extinção de Obrigação por Redução de Prazo Contratual	-	20.968	NM	-	-	NM
Provisão para Obrigações Trabalhistas	44.142	(17.370)	NM	94.490	53.091	78,0%
Baixa de Imobilizado e Intangível	1.083	18.011	-94,0%	1.583	33.489	-95,3%
Provisão para perda com adiamento de fornecedores	-	-	NM	(4.640)	-	NM
Recuperação de Despesas	-	309.980	NM	-	-	NM
Outras Provisões	(1.233)	47.788	NM	(2.240)	45.579	NM
Resultado Líquido Ajustado	(126.467)	(281.711)	-55,1%	(196.737)	1.359.508	NM
Variações nos Ativos e Passivos Operacionais:						
Contas a Receber	(181.084)	255.956	NM	20.192	705.431	-97,1%
Aplicações Financeiras	2.167	132.777	-98,4%	15.987	121.002	-86,8%
Estoques	(24.482)	(2.417)	NM	(17.230)	(19.029)	-9,5%
Depósitos	1.702	(30.133)	NM	(35.040)	(189.850)	-81,5%
Impostos a Recuperar	97.089	8.488	NM	183.304	(3.651)	NM
Arrendamentos variáveis	5.441	-	NM	17.794	-	NM
Fornecedores	68.345	269.519	-74,6%	(48.721)	215.317	NM
Fornecedores - Risco Sacado	-	(379.714)	NM	-	(152.162)	NM
Transportes a Executar	336.974	(21.837)	NM	(51.786)	(383.879)	-86,5%
Programa de Milhagem	(20.160)	192.012	NM	43.820	353.313	-87,6%
Adiantamento de Clientes	(25.901)	(5.668)	NM	26.981	(2.401)	NM
Obrigações Trabalhistas	6.226	(36.799)	NM	(47.718)	(96.675)	-50,6%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	(3.237)	(90.734)	-96,4%	29.413	(39.134)	NM
Impostos a Recolher	21.666	(23.586)	NM	23.814	2.236	NM
Obrigações com Operações de Derivativos	-	(215.862)	NM	133.331	(545.300)	NM
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	(50.755)	(24.201)	109,7%	116.881	(69.469)	NM
Pagamento de Processos Judiciais e Devolução de Aeronaves	(154.490)	(31.278)	NM	(237.982)	(103.964)	128,9%
Outros Créditos (Obrigações)	50.596	31.380	61,2%	270.934	(51.676)	NM
Juros Pagos	(163.482)	(46.801)	249,3%	(378.944)	(281.153)	34,8%
Imposto de Renda Pago	(16.966)	(708)	NM	(40.472)	(29.176)	38,7%
Caixa Líquido Gerado (Aplicado) pelas Atividades Operacionais	(176.818)	(301.317)	-41,3%	(172.179)	789.288	NM
Caixa Restrito	812	309.719	-99,7%	32.522	(529.874)	NM
Aplicações Financeiras da Subsidiária Smiles	510.380	(241.302)	NM	606.115	(483.112)	NM
Adiantamento para Aquisição De Imobilizado, Líquido	36.197	69	NM	(29.377)	(56.782)	-48,3%
Devolução de adiantamento a fornecedores	11.590	136.962	-91,5%	11.590	136.962	-91,5%
Aquisição de Imobilizado	(47.850)	(217.685)	-78,0%	(104.276)	(450.142)	-76,8%
Aquisição de Intangível	(25.793)	(13.756)	87,5%	(51.877)	(32.366)	60,3%
Caixa Líquido Gerado (Aplicado) nas Atividades de Investimentos	485.336	(25.993)	NM	464.697	(1.415.314)	NM
Captação de Empréstimos e Financiamentos	1.501.569	388.906	286,1%	1.512.521	449.062	236,8%
Pagamentos de Empréstimos	(449.251)	(198.178)	126,7%	(572.792)	(699.748)	-18,1%
Pagamentos de arrendamentos - aeronáuticos	(390.589)	(100.453)	288,8%	(515.891)	(517.795)	-0,4%
Pagamentos de arrendamentos - outros	(5.781)	(5.736)	0,8%	(9.007)	(10.107)	-10,9%
Alienação de ações em tesouraria	588	-	NM	588	-	NM
Aquisição de participação de acionistas não controladores	(744.450)	-	NM	(744.450)	-	NM
Dividendos e JSCP Pagos a Acionistas Não Controladores	(236.992)	-	NM	(260.131)	(14.811)	NM
(Pagamento) recebimento de prêmio <i>Capped call</i>	-	-	NM	-	21.800	NM
Aumento de Capital	423.061	-	NM	423.061	-	NM
Ações a Emitir	908	135	NM	908	278	226,6%
Caixa Líquido Utilizado Nas Atividades de Financiamento	99.063	84.674	17,0%	(165.193)	(771.321)	-78,6%
Varição Cambial do Caixa de Subsidiárias no Exterior	(52.025)	(499)	NM	(29.886)	167.814	NM
Acréscimo (Decréscimo) Líquido de Caixa e Equivalentes	355.556	(243.135)	NM	97.439	(1.229.533)	NM
Caixa e Equivalentes de Caixa no Início do Período	404.713	659.027	-38,6%	662.830	1.645.425	-59,7%
Caixa e Equivalentes de Caixa no Final do Período	760.269	415.892	82,8%	760.269	415.892	82,8%

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.
- **BRENT:** refere-se ao óleo produzido no mar do Norte, negociado na bolsa de Londres. Serve de referência para os mercados de derivados da Europa e Ásia.
- **CAIXA TOTAL:** total de caixa, aplicações financeiras e caixa restrito de curto e longo prazo.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO (CASK):** custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO EX-COMBUSTÍVEL (CASK EX-FUEL):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.
- **ETAPA MÉDIA OU DISTÂNCIA MÉDIA DE VOOS (AVERAGE STAGE LENGTH):** é o número médio de quilômetros voados por etapa realizada.
- **EXCHANGEABLE SENIOR NOTES (ESN):** títulos conversíveis em ações.
- **FRETAMENTO DE AERONAVES (CHARTER):** o voo operado por uma Companhia 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 taxiamento.
- **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).
- **PASSEGEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- **PASSEGEIROS-QUILOMETRO TRANSPORTADOS PAGOS (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:** 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 as despesas operacionais incorridas.
- **TAXA DE UTILIZAÇÃO DA AERONAVE:** número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.
- **RECEITA DE PASSEGEIROS POR ASSENTOS-QUILOMETRO OFERECIDOS (PRASK):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILOMETRO 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 dele.
- **SLOT:** é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.
- **SUB-LEASE (SUBARRENDAMENTO):** é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um quarto, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.
- **TAXA DE OCUPAÇÃO DA CARGA (FLF):** é a medida da utilização da capacidade (% de AFTKs utilizados). Calculada dividindo-se o FTK pelo AFTK.
- **TONELADA-QUILOMETRO DE FRETE (FTK):** é a demanda por transporte de carga, calculada como o peso da carga em toneladas multiplicado pela distância total percorrida.
- **TONELADAS-QUILOMETRO OFERECIDAS DE FRETE (AFTK):** peso da carga em toneladas multiplicado pelos quilômetros voados.
- **YIELD POR PASSEGEIRO QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.

Contato

E-mail: ri@voegol.com.br

Telefone: +55 (11) 2128-4700

Site: www.voegol.com.br/ri

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL é uma companhia brasileira e transporta mais de 36 milhões de passageiros anualmente. Com a maior malha de transporte aéreo no país, a GOL oferece aos seus Clientes mais de 750 voos diários para mais de 100 destinos no Brasil, América do Sul, Caribe e Estados Unidos. A **GOLLOG** é líder no negócio de logística e transporte de cargas, e atende mais de 3.400 municípios brasileiros e chega a mais que 200 destinos internacionais em 95 países. Por sua vez, a controlada **SMILES** permite que mais de 16 milhões de participantes cadastrados acumulem milhas e resgatem passagens aéreas para mais de 700 localidades em todo o mundo na malha de parceiros da GOL. Com sede em São Paulo, a GOL conta com uma equipe de 14 mil profissionais altamente qualificados, e opera uma frota padronizada de 127 aeronaves Boeing 737, sendo a companhia aérea líder no mercado doméstico e com um histórico de segurança de 20 anos. A GOL investiu bilhões de reais em instalações, produtos e serviços e tecnologia para melhorar a experiência do cliente no ar e em terra. As ações da GOL são negociadas na B3 (GOLL4) e na NYSE (GOL). Para mais informações, visite www.voegol.com.br/ri.

Aviso Legal

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL e que são, por natureza, sujeitas a riscos significativos e incertezas. As estimativas e projeções contidas neste documento envolvem riscos conhecidos e desconhecidos, incertezas, contingências e outros fatores, muitos dos quais estão além do controle da GOL, e que podem fazer com que os resultados, performances ou eventos sejam substancialmente diferentes daqueles expressos ou implícitos nessas declarações. As declarações prospectivas constantes neste documento são baseadas em inúmeras premissas relacionadas às estratégias de negócios atuais e futuras da GOL e ao ambiente no qual a GOL atuará no futuro e não são garantia de performance futura. A GOL não emite qualquer declaração ou fornece qualquer garantia de que os resultados antecipados pelas estimativas constantes deste documento serão equivalentes aos efetivamente alcançados pela GOL. Ainda que a GOL acredite que as estimativas apresentadas sejam razoáveis, as mesmas poderão se mostrar incorretas e os resultados finais podem se mostrar diferentes. Estas são apenas estimativas e 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, se aplicam exclusivamente à data em que foram dadas e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.

Medidas Não Contábeis

Consistentemente com práticas de mercado, a Companhia divulga medidas não contábeis (não-GAAP) que não são reconhecidas sob IFRS ou outros padrões contábeis, inclusive "Dívida Líquida", "Liquidez Total" e "EBITDA". A Administração da GOL acredita que a divulgação dessas medidas não contábeis fornece informações úteis para seus investidores, analistas de mercado e o público em geral para comparar seu desempenho operacional com o de outras companhias aéreas e em demais setores. Entretanto, estas medidas não contábeis não têm significados e metodologias padronizadas e podem não ser diretamente comparáveis com métricas de nome igual ou similar publicadas por outras companhias. Destaca-se que potenciais investidores não devem basear sua decisão de investimento em informações não contábeis como um substituto para as medidas contábeis como rentabilidade ou liquidez.
