



4º TRIMESTRE DE 2011
MARÇO 2012





GOL ANUNCIA RESULTADOS DO 4T11 E REFORÇA COMPROMISSO COM A DISCIPLINA NA ADIÇÃO DE CAPACIDADE



São Paulo, 26 de março – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (BM&FBovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P/Fitch: BB-/BB-, Moody's: B1), a maior Companhia Aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do quarto trimestre de 2011 (4T11). Todas as informações são apresentadas em IFRS, em Reais (R\$) e as comparações referem-se ao quarto trimestre de 2010 (4T10). Os resultados do trimestre incluem a Webjet a partir de 03 de outubro de 2011.

DESTAQUES DO TRIMESTRE

- ✈ Em 03 de outubro de 2011, a **Companhia completou a aquisição de 100% do capital da Webjet**. Os resultados consolidados do 4T11 incluem a Webjet a partir desta data. A aprovação final da aquisição da Webjet ainda encontra-se sob análise final do CADE.
- ✈ Em 07 de dezembro de 2011, a GOL anunciou uma **parceira estratégica de longo prazo com a companhia aérea americana Delta Air lines, Inc. ("Delta")**.
- ✈ A **Receita Líquida consolidada totalizou R\$2,2 bilhões no 4T11 representando um aumento de 19,5%, frente aos R\$1,9 bilhão registrado no 4T10**. No resultado anual, a receita líquida consolidada da GOL atingiu R\$7,5 bilhões, um aumento de 8,0% em comparação a 2010.
- ✈ O **yield consolidado atingiu R\$21,4 centavos no 4T11, apresentando um aumento de 1,8% frente aos R\$21,0 centavos** registrados no 4T10. Na comparação com o valor registrado no 2T11, momento de intensa competição no mercado doméstico, o **yield** apresentou recuperação de 17,6%. O **RASK consolidado atingiu R\$15,7 centavos no 4T11, praticamente estável frente aos R\$15,7 centavos registrados no 4T10**. O desempenho do RASK e do **yield** reitera o esforço da Companhia na recomposição de margens operacionais estabelecido após o primeiro semestre de 2011.
- ✈ A **Receita Auxiliar consolidada** apresentou um aumento de 36,9%, atingindo R\$235,5 milhões, representando 10,5% da receita líquida total no trimestre, frente aos R\$172,0 milhões registrados no 4T10.
- ✈ A GOL registrou **Prejuízo Operacional (EBIT) consolidado de R\$33,9 milhões com margem operacional negativa de 1,5% no 4T11, frente ao lucro operacional de R\$261,9 milhões registrados no 4T10 (margem operacional de 14,0%)**.
- ✈ O **Caixa Total consolidado da Companhia** totalizou R\$2,3 bilhões ao final de 4T11, ou cerca de 31,1% da receita líquida dos últimos 12 meses. **Em 27 de dezembro de 2011, a Webjet concluiu o refinanciamento e alongamento de suas dívidas através de uma operação no valor de R\$200 milhões**. O montante captado foi utilizado para pagamento do saldo remanescente da dívida de R\$200 milhões. Com o refinanciamento houve a liberação das garantias dos antigos controladores e de parte da carteira de recebíveis da Webjet, o que **permitirá uma maior flexibilidade na administração de seu fluxo de caixa e uma não necessidade de aporte de caixa por parte da GOL**.

✈ **Em 2011, a Webjet transportou cerca de 5 milhões de passageiros, e ao final de 2011, a Webjet completou a expressiva marca de 15 milhões de passageiros transportados desde 2005.** No 4T11, o desempenho operacional da Webjet foi positivo, reiterando a certeza do movimento adotado pela Companhia quando de sua aquisição. A frota da Webjet está sob revisão, com as negociações para a devolução antecipada das 18 aeronaves sob regime de *leasing* operacional Boeing 737-300 em andamento. No trimestre foi efetuada uma provisão de R\$26 milhões referente a devolução de 14 dessas aeronaves. Desconsiderando o montante relacionado essa provisão, a margem operacional (EBIT) da Webjet seria de 6,2% no período.

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

O ano de 2011 foi caracterizado pelo fortalecimento do posicionamento da GOL para os próximos anos, com ações específicas de fortalecimento dos seguintes drivers estratégicos:

- Foco do Cliente
- Desenvolvimento de Receitas Auxiliares
- Liderança em Custos
- Crescimento com Disciplina na Oferta
- Parcerias Estratégicas

Mesmo diante de um período em que as margens operacionais ficaram aquém do planejado, a Companhia implementou decisões chave que farão que o negócio da GOL tenha cada vez bases mais sólidas, tanto no que tange aos clientes quanto às iniciativas que assegurem resultados sustentáveis no médio e longo prazo.

✈ FOCO DO CLIENTE

Aumento no índice de passageiros que fazem check-in de maneira não presencial de 15,0% no começo de dezembro/2010 para 35% em dezembro/2011, por meio da melhora na funcionalidade do website da GOL e na expansão do número de totens nos principais aeroportos do país. Na Webjet, este indicador atingiu cerca de 81% em dezembro/2011;

Lançamento da plataforma de entretenimento a bordo “GOL NO AR”. O serviço gratuito já está disponível em cerca de 45 aeronaves. Esta ação permite a Companhia oferecer mais conforto aos seus passageiros em seus voos por meio do acesso via smartphones, tablets e notebooks a um portal interativo de mídia exclusiva criado pela GOL por meio de parcerias com empresas nacionais de mídia. A comodidade não incide custo operacional adicional de instalação, uma vez, que utiliza a infraestrutura já disponível na aeronave. A GOL é a primeira companhia, com o modelo de baixo custo, a oferecer este tipo de serviço na América Latina;

Ampliação da operação do serviço de venda de alimentos a bordo, dando mais opções aos passageiros da GOL. Hoje, a Companhia já oferece este serviço em mais de 180 voos diários de forma regular, com o objetivo de chegar a cerca de 400 voos diários até o final de junho/2012.

Contínuo investimento para manter uma frota jovem e moderna, resultando em custos mais baixos de manutenção. A GOL foi a primeira empresa na América Latina, a ter a nova configuração interna do Boeing 737NG (Sky Interior), com o objetivo de oferecer um produto mais moderno e confortável aos nossos clientes.

Melhora nos índices de pontualidade da Companhia. A pontualidade é um dos pontos fortes tanto para GOL como para a Webjet. Em 2011, o destaque é a Webjet com o melhor desempenho da indústria nacional com índice de pontualidade de 91% em seus voos.

Novos destinos. Em março/2012, a GOL solicitou autorização para ANAC para operar voos regulares entre o Brasil e os Estados Unidos com escala em Caracas na Venezuela. O novo destino visa atender a demanda brasileira e venezuelana, com tarifas competitivas por meio da utilização das aeronaves B737 NG, sendo mantida a estratégia de frota única da GOL.



✈ CONTÍNUO DESENVOLVIMENTO DE RECEITAS AUXILIARES

A **GOLLOG**, a unidade de transporte de cargas da Companhia, cresceu sua capilaridade e abrangência de 2.200 para 3.400 cidades atendidas dando mais flexibilidade aos clientes da GOL. No início de 2012 foi inaugurado o novo terminal de cargas de Guarulhos que suportará o crescimento do negócio nos próximos anos. A participação na receita líquida total da Companhia expandiu de cerca de 3,5% em 2010 para 4,0% em 2011, mostrando o resultado desse trabalho;

O **Programa de Fidelidade Smiles** atingiu 8 milhões de membros em 2011. Foi tomada a decisão de prepará-lo para ser uma unidade de negócios com independência gerencial que suporte o crescimento da GOL, mas que também possa ter uma maior flexibilidade operacional. Isso visa maximizar a quantidade de parceiros e aumentar a atratividade do programa para um maior número de participantes diante de um mercado em que a classe média já responde por mais de 50% da população e seu poder de consumo tem sustentado um crescimento da economia fora dos eixos tradicionais.

✈ LIDERANÇA EM CUSTOS

A Companhia está consciente de que vive um cenário de novos patamares de custo de combustível e taxa de câmbio. Adequar a base de custo a essa realidade continua sendo um objetivo crucial, pois isso dará flexibilidade para um crescimento disciplinado e sustentável para os próximos anos. Manter a vantagem de custo possibilitará à GOL oferecer melhores tarifas e expandir com disciplina a demanda em novos mercados no futuro. Em 2011, a GOL tomou medidas que reduzirão em cerca de R\$500 milhões sua base de custos em 2012 e mitigarão a pressão do custos de combustível e dos recentes aumentos das tarifas aeroportuárias. Exemplo disso, foi a devolução de 5 Boeings 767 durante o ano de 2011. Para 2012, a Companhia se beneficiará das sinergias operacionais com a Webjet, adquirida em outubro/2011 e com o acordo de manutenção com a Delta Tech Ops. Vale destacar também a revisão constante dos processos ligados a operação aeronáutica. Dentre as principais ações, a GOL destaca aquelas relacionadas à economia de combustível, melhoria da operação em solo e adequação da força de trabalho a nova realidade de crescimento.

✈ AQUISIÇÃO DA WEBJET

No campo estratégico, a Companhia mostrou, mais uma vez, sua crença no potencial do mercado consumidor brasileiro e adquiriu a Webjet, empresa que terminou 2011 com 26 aviões, sendo 2 deles Boeing 737-800 e transportou cerca de 5 milhões de passageiros em 2011. Esse movimento, fortaleceu ainda mais a posição da Companhia nos principais aeroportos do país e possibilitou à GOL oferecer uma malha aérea mais completa para seus clientes com custos ainda mais competitivos. Associa-se à Companhia uma empresa que também possui o DNA de baixo custo, dinâmica, inovadora e que possui uma frota comum ao padrão GOL. As operações seguem separadas, mas as duas empresas já adotam medidas concretas de coordenação com impactos positivos no resultado de ambas empresas. A finalização do processo de compra está pendente da aprovação do CADE.

✈ ACORDO COM A DELTA

A estratégia da GOL prevê o fortalecimento das alianças com empresas internacionais de longo curso, movimento que assegurará que mais passageiros que visitem o Brasil nos próximos anos voem utilizando o serviço da GOL. Além disso, cria a possibilidade de a Companhia vender aos seus clientes destinos internacionais sem tirar o foco de voar uma frota única em trechos de curta e média distância. Nesse sentido, o acordo fechado com a Delta em dezembro de 2011, foi um importante marco. Esse acordo estratégico de longo prazo assegura que a GOL proporcione aos seus clientes a possibilidade de voar por meio de uma empresa parceira para mais de 70 países no mundo e com foco no corredor Brasil – Estados Unidos, uma das rotas de maior crescimento nos próximos 5 anos. Adicionalmente, com o acordo a GOL transferiu 2 aeronaves Boeing 767-300 para Delta, tendo em vista, que essas aeronaves já não faziam parte da frota operacional da Companhia.

✈ CRESCIMENTO DISCIPLINADO DE OFERTA

No campo operacional, a grande mudança que está ocorrendo entre os líderes da indústria no Brasil como ocorre nos principais mercados do mundo que trabalham para criar um setor sustentável para o cliente e rentável para os



acionistas, por meio de um controle na oferta e a ênfase em rotas rentáveis. A GOL recentemente anunciou um crescimento em sua oferta de não mais de 2% em sua malha aérea doméstica combinada com a Webjet, tendo como alvo principal um crescimento de 0% para 2012. O foco da Companhia é voltar o mais rápido possível para os níveis de rentabilidade que assegurem um retorno adequado ao investimento, como aconteceu mais recentemente em 2009 e 2010.

Essas ações da Companhia, e todas as outras com objetivo de melhora contínua, permanecem suportadas por um balanço forte, com um alto nível de liquidez e sem risco de refinanciamento no horizonte dos próximos 3 anos. Além disso, a GOL continua a ser líder em ações de governança corporativa que asseguram que as tomadas de decisões sejam sempre discutidas em comitês especializados e com membros independentes aos controladores da GOL.

A GOL, neste período, se preparou para uma nova etapa de rentabilidade e crescimento. A visão do médio e longo prazo permanece intacta. As iniciativas de redução de custo anunciadas em 2011 facilitarão a expansão do modelo de negócio do baixo custo e baixa tarifa no mercado nacional. O DNA da GOL será fortalecido e os resultados positivos serão retomados gradativamente, sempre alinhados aos valores da Companhia: Segurança, Foco do Cliente, Sustentabilidade, Inovação e Rentabilidade.

A Companhia aproveita a oportunidade para agradecer aos seus clientes pela confiança depositada na operação da GOL e aos seus colaboradores pela dedicação e motivação apresentadas. Estas atitudes tornam a GOL cada vez mais a melhor companhia para se viajar, trabalhar e investir.

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

EVENTOS SUBSEQUENTES

- ✈ **No dia 02 de fevereiro de 2012, verificou-se que restaram não subscritas 5.120.974 (cinco milhões, cento e vinte mil, novecentas e setenta e quatro) ações emitidas em razão do aumento de capital informado em comunicado ao mercado no dia 22 de dezembro de 2011.** A GOL poderá promover um novo rateio de eventuais sobras das sobras, ou homologar parcialmente o aumento de Capital mediante o cancelamento das eventuais sobras das sobras, uma vez que o montante subscrito já atingiu o valor da subscrição mínima, fixado pelo Conselho de Administração da Companhia em R\$182.610.010,00 (cento e oitenta e dois milhões, seiscentos e dez mil, e dez reais), equivalente a 6.825.469 (seis milhões, oitocentas e vinte e cinco mil, quatrocentas e sessenta e nove) ações ordinárias e 1.474.986 (um milhão, quatrocentas e setenta e quatro mil, novecentas e oitenta e seis) ações preferenciais.
- ✈ **Em março/2012, a Companhia já possuía a aprovação do waiver dos detentores das debêntures (Banco do Brasil e Bradesco)** por um prazo inicial de 3 trimestres, incluindo o trimestre findo em 31 de dezembro de 2011, em função da Companhia e suas controladas não atingirem os parâmetros mínimos estabelecidos junto à instituição IFC, Bradesco e Banco do Brasil (Debêntures IV e V), conforme nota 17 da demonstração financeira.
- ✈ **Em 26 de março de 2012, a Companhia reapresentou suas informações trimestrais (“ITR”) findos em 31/03, 30/06 e 30/09 do exercício de 2011.** Em abril de 2011, a Companhia conclui a implantação do módulo de reconhecimento de receita do novo sistema de controle e contabilização de receita (ARACS) em complemento ao seu sistema de reservas New Skies. Como consequência a esta implantação, a Companhia identificou uma diferença no saldo de receita diferida de transportes a executar apurada de acordo com o novo sistema e o montante histórico reconhecido nas demonstrações financeiras. O montante total do erro apurado e reconhecido inicialmente como redutor da receita no 1º trimestre de 2011, foi de R\$56.8 milhões e estava relacionado ao reconhecimento de receita de vendas interline. No entanto, devido a certas limitações do sistema de reserva relativas à capacidade de reprocessamento de dados históricos, a Companhia não é capaz de alocar esse erro para os períodos em que ocorreram, ou seja, aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2008, 2009 e 2010 e ao primeiro trimestre findo em 31 de março de 2011. A partir do 1º trimestre de 2011 essa deficiência sistêmica foi remediada com a finalização da implantação do novo sistema de receita.

Após algumas considerações, a Companhia concluiu que o mais adequado seria refletir este ajuste no saldo de abertura dos lucros acumulados em 01 de janeiro de 2011, de acordo com o parágrafo 44 da Deliberação CVM no 592/09, “Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro” e o IAS 8, “Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors. **O resultado do 1T11 descrito no press release do período já desconsiderava este lançamento por conta da característica não recorrente e sem qualquer efeito de caixa, sendo assim não há alterações no resultado reportado ao mercado no press release do 1T11 e nos demais períodos de 2011. Para maiores informações sobre a reclassificação realizada vide nota 2.3 das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de Dezembro de 2011, arquivadas em 26 de março de 2012.**

ACORDO COM A DELTA

✈ No dia 07 de dezembro de 2011, a GOL anunciou um acordo estratégico de longo prazo com a companhia americana Delta Air Lines, Inc. (“Delta”). Após a aprovação do Conselho de Administração no dia 22 de dezembro de 2011, a Delta realizou um investimento minoritário no capital da GOL no valor de US\$100 milhões ou 8.300.455 ações com preço médio de R\$22 por ação. A Delta possui 8.300.455 ações preferenciais da Companhia em forma de ADRs. **A aliança com a Delta está em linha com a estratégia da Companhia de criação de parcerias internacionais com empresas líderes no mercado global** que agreguem valor ao serviço para seus passageiros, por meio de acúmulo/resgate de milhas entre os programas de milhagem, oferecendo a oportunidade de viagens de longa distância para os passageiros da GOL. O acordo também proporcionou a capitalização da GOL, fortalecendo seu balanço e tornando-o ainda mais preparado para a conquista de seus objetivos e exploração de novas receitas e mercados. A parceria com um *player* global também resultará em sinergias operacionais com grande potencial de redução de custos operacionais, reforçando o DNA de baixo custo e baixa tarifa da Companhia.

MERCADO DE AVIAÇÃO – DADOS GOL

Os dados abaixo referem-se à malha aérea da GOL (não incluem Webjet):

SISTEMA TOTAL - GOL	4T11	4T10	% Var.	2011	2010	% Var.
ASK (em bilhões)	12,6	11,9	6,0%	48,5	45,9	5,6%
RPK (em bilhões)	8,1	8,1	0,7%	33,2	30,6	8,4%
Taxa de Ocupação	64,3%	67,7%	-3,4 pp	68,3%	66,7%	+1,8 pp
MERCADO DOMÉSTICO - GOL	4T11	4T10	%Var.	2011	2010	% Var.
ASK (em bilhões)	11,6	10,6	9,0%	44,2	41,0	7,4%
RPK (em bilhões)	7,5	7,3	2,9%	30,4	27,7	9,7%
Taxa de Ocupação	64,7%	68,5%	-3,8 pp	68,9%	67,0%	+1,9 pp
MERCADO INTERNACIONAL - GOL	4T11	4T10	%Var.	2011	2010	% Var.
ASK (em bilhões)	1,1	1,3	-18,8%	4,5	4,9	-10,2%
RPK (em bilhões)	0,6	0,8	-19,5%	2,8	2,9	-4,6%
Taxa de Ocupação	60,4%	61,0%	-0,6 pp	62,6%	60,5%	+2,0 pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 4T10 e 2010 foram recalculados em função do Manual DCA vigente

OFERTA (ASK)

A malha aérea doméstica da GOL apresentou crescimento na oferta de 9,0% no período, devido principalmente ao aumento da produtividade da frota de 13,3 horas-bloco diárias no 4T11 *versus* 13,0 horas-bloco diárias registradas no 4T10 combinado ao aumento no número de destinos e frequências de voos realizados pela Companhia entre os períodos (novos voos e rotas em trechos domésticos partindo de Guarulhos, Santos Dumont, Brasília e Confins). No mesmo período, a oferta internacional apresentou queda de 18,8% por conta da: (i) descontinuidade de certas operações de fretamento internacionais por conta da devolução de 3 aeronaves B767; e (ii) descontinuidade da operação de Bogotá na Colômbia.

DEMANDA (RPK) e TAXA DE OCUPAÇÃO

A demanda doméstica da GOL apresentou alta de 2,9% na comparação com o 4T10, principalmente em função da adição de oferta de aproximadamente 9%. A demanda na malha aérea internacional da GOL apresentou queda de 19,5% em relação ao mesmo período do ano anterior, principalmente devido à descontinuidade da operação em Bogotá, na Colômbia, e fim das operações de fretamento internacionais realizadas com as aeronaves B767. Como resultado dos fatores descritos acima, a taxa de ocupação na malha aérea da GOL no 4T11 atingiu 64,3%, uma queda de 3,4 pontos percentuais em comparação aos 67,7% no 4T10.

MERCADO DE AVIAÇÃO - INDÚSTRIA

A indústria doméstica apresentou crescimento na oferta de 10,7%, enquanto a demanda apresentou crescimento de 8,5% na comparação com o 4T10, apresentando uma taxa de ocupação média da indústria de 68,4% no 4T11 versus 69,8% no 4T10. Já na comparação anual, a demanda da indústria doméstica apresentou crescimento de 16,0%, apresentando um crescimento de 6,0x o PIB de 2011, registrando uma taxa média de ocupação da indústria nacional em 70,2% (crescimento de 1,7 ponto percentual em comparação a 2010). Este desempenho ocorreu, principalmente, em função do cenário de tarifas atrativas do primeiro semestre de 2011.

SISTEMA TOTAL – INDÚSTRIA	4T11	4T10	% Var.	2011	2010	% Var.
ASK Indústria	38,8	35,6	8,9%	149,3	133,7	11,7%
RPK Indústria	27,3	25,5	7,3%	107,7	94,0	14,6%
Taxa de Ocupação	70,4%	71,4%	-1,1pp	72,1%	70,3%	+1,8 pp
MERCADO DOMÉSTICO - INDÚSTRIA	4T11	4T10	%Var.	2011	2010	% Var.
ASK Indústria	30,5	27,5	10,7%	115,9	102,6	12,9%
RPK Indústria	20,8	19,2	8,5%	81,4	70,3	15,7%
Taxa de Ocupação	68,4%	69,8%	-1,4pp	70,2%	68,5%	+1,7 pp
MERCADO INTERNACIONAL- INDÚSTRIA	4T11	4T10	%Var.	2011	2010	% Var.
ASK Indústria	8,3	8,1	2,6%	33,4	31,0	7,6%
RPK Indústria	6,5	6,3	3,4%	26,3	23,7	11,1%
Taxa de Ocupação	77,5%	76,9%	+0,6pp	78,8%	76,4%	+2,4 pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 4T10 e 2010 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.

INDICADORES OPERACIONAIS

Para efeito de cálculo dos indicadores operacionais da Companhia no 4T11 e 2011, foram consolidados 87 dias dos dados de tráfego da Webjet (ASK, RPK e taxa de ocupação), em função da data da incorporação dos resultados da Webjet no resultado da GOL (03 de outubro de 2011). As demais informações listadas abaixo referem-se ao período completo do 4T11.



Dados Operacionais Consolidados	4T11	4T10	% Var.	2011	2010	% Var.
RPK (Bilhões)	9,3	8,1	15,5%	34,4	30,6	12,3%
GOL	8,1	8,1	0,7%	33,2	30,6	8,4%
Webjet	1,2	-	na	1,2	-	na
ASK (Bilhões)	14,3	11,9	19,7%	50,1	45,9	9,1%
GOL	12,6	11,9	6,0%	48,5	45,9	5,6%
Webjet	1,6	-	na	1,6	-	na
Taxa de Ocupação	65,4%	67,7%	-2,4 p.p	68,7%	66,7%	+1,9 p.p
GOL	64,3%	67,7%	-3,4 p.p	68,5%	66,7%	+1,8 p.p
Webjet	73,2%	-	na	73,2%	-	na
Passageiros Pagantes ('000)	10.005	8.964	11,6%	36.220	32.915	10,0%
GOL	8.656	8.964	-3,4%	34.872	32.915	5,9%
Webjet	1.348	-	na	1.348	-	na
Produtividade (Horas Bloco/Dia)	13,0	13,0	0,1%	12,9	12,8	0,8%
GOL	13,3	13,0	2,4%	13,4	12,8	4,2%
Webjet	11,4	-	na	11,4	-	na
Decolagens (000)	96.328	74.911	28,6%	326.062	295.160	10,5%
GOL	82.065	74.911	9,5%	311.799	295.160	5,6%
Webjet	14.263	-	na	14.263	-	na
Distância Média de Voo (km)	889	910	-2,2%	903	907	-0,4%
GOL	906	910	-0,4%	908	907	0,2%
Webjet	795	-	na	795	-	na
Aeronaves Operacionais	138	110	25,3%	134	110	21,8%
GOL	116	110	5,5%	112	110	1,9%
Webjet	22	-	na	22	-	na
Litros consumidos (mm)	462	377	22,5%	1.592	1.465	8,6%
GOL	397	377	5,1%	1.526	1.465	4,2%
Webjet	65	-	na	65	-	na
Funcionários ('000)	20.525	18.776	9,3%	20.525	18.776	9,3%
GOL	18.781	18.776	0,0%	18.781	18.776	0,0%
Webjet	1.744	-	na	1.744	-	na

INDICADORES FINANCEIROS – CONSOLIDADO

Para efeito de cálculo dos indicadores financeiros da Companhia no 4T11 e 2011, foram consolidados 87 dias dos dados de tráfego da Webjet (ASK, RPK e taxa de ocupação), em função da data da incorporação dos resultados da Webjet no resultado da GOL (03 de outubro de 2011).

Dados Operacionais	4T11	4T10	% Var.	2011*	2010	% Var.
Yield por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	21,42	21,03	1,8%	19,51	20,48	-4,8%
Receita por Passageiro por ASK (PRASK) (cent. R\$)	14,00	14,24	-1,7%	13,39	13,67	-2,0%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	15,65	15,68	-0,2%	15,04	15,19	-1,0%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	15,89	13,49	17,8%	15,41	13,67	12,7%
CASK excluindo desp. de combustível (cent. R\$)	9,47	8,58	10,4%	9,31	8,70	7,0%
Taxa de câmbio média(1)	1,80	1,70	6,2%	1,67	1,76	-4,8%
Taxa de câmbio no final do período(1)	1,88	1,67	12,6%	1,88	1,67	12,6%
Inflação (IGP-M)(2)	5,1%	11,3%	-6,2pp	5,1%	11,3%	-6,2pp
Inflação (IPCA)(3)	5,6%	5,9%	-0,3pp	5,6%	5,9%	-0,3pp
WTI (médio por barril, US\$)(4)	94,06	85,24	10,3%	95,11	79,63	19,5%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$)(4)	0,76	0,62	22,1%	0,77	0,62	23,7%

Fontes: (1) Banco Central do Brasil (2) FGV (3) IBGE (4) Bloomberg; (*) Para 2011: Desconsidera lançamentos não caixa informados no 1T11; Os dados operacionais do 4T10 e 2010 foram recalculados em função do Manual DCA vigente

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO

RECEITA LÍQUIDA

A GOL registrou Receita Líquida consolidada de R\$2.233,5 milhões no 4T11, aumento de 19,5% diante dos R\$1.869,8 milhões registrados no 4T10. O aumento refere-se, principalmente, a incorporação do resultado da Webjet de R\$280,6 milhões no 4T11. A receita líquida total consolidada por ASK (RASK) ficou praticamente estável em relação ao 4T10. Em 2011, a Receita Líquida total atingiu R\$7.539,3 milhões, um crescimento de 8,0% frente aos R\$6.979,5 milhões registrados em 2010.



Composição da Receita Líquida (R\$ MM)	4T11	4T10	% Var.	2011	2010	% Var.
Receita Líquida	2.233,5	1.869,8	19,5%	7.539,3	6.979,4	8,0%
Passageiros	1.998,0	1.697,8	17,7%	6.713,0	6.277,7	6,9%
Auxiliares	235,5	172,0	36,9%	826,3	701,8	17,7%

Composição de RASK Líquido (R\$ MM)	4T11	4T10	% Var.	2011	2010	% Var.
Receita Líquida - RASK	15,65	15,68	-0,2%	15,04	15,19	-1,0%
Passageiros - PRASK	14,00	14,24	-1,7%	13,39	13,67	-2,0%
Auxiliares por ASK	1,65	1,44	14,3%	1,65	1,53	7,9%

(*)Os dados operacionais do 4T10 e 2010 foram recalculados em função do Manual DCA vigente;

✈ A variação positiva na **Receita Líquida consolidada** ocorreu em função do aumento de 15,5% na demanda consolidada da GOL por conta da incorporação do desempenho da malha aérea da Webjet no resultado consolidado desse trimestre. Adicionalmente, houve um aumento de 1,8% no *yield* entre os períodos, parcialmente compensado pela queda de 2,4 pontos percentuais na taxa ocupação consolidada do período. O PRASK consolidado apresentou uma queda de 1,7% em relação ao 4T10.

✈ A **Receita Auxiliar** consolidada apresentou um aumento de 36,9%, atingindo R\$235,5 milhões, frente aos R\$172,0 milhões registrados no 4T10. O crescimento refere-se, principalmente, em função de: (i) aumento de 10% nas receitas geradas pela operação de Cargas; (ii) 20% de aumento nas receitas provenientes de taxas de remarcação, atendimento ao passageiro e reembolso de passagens; e (iii) 30% nas receitas com acordos de parcerias internacionais. A receita auxiliar consolidada por ASK apresentou aumento de 14,3% em relação ao 4T10.

CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS

Os **Custos e Despesas Operacionais totais consolidados** apresentaram um aumento de 41% em relação ao 4T10, totalizando R\$2.267,4 milhões. O CASK total atingiu R\$15,89 centavos no 4T11, representando um aumento de 17,8% em relação ao mesmo período do ano anterior. O CASK excluindo as despesas com combustíveis registrou um aumento de 10,4% na comparação com o 4T10, totalizando R\$9,47 centavos. No 4T11 foram incorporados R\$289,5 milhões de custos e despesas da Webjet no resultado da GOL.

Despesas Operacionais (R\$ MM)	4T11	4T10	% Var.	2011*	2010	% Var.
Combustível e Lubrificantes	(915,4)	(584,6)	56,6%	(3.060,7)	(2.287,4)	33,8%
Pessoal	(447,6)	(343,4)	30,3%	(1.560,4)	(1.252,4)	24,6%
Arrendamento de Aeronaves	(155,7)	(138,9)	12,1%	(505,1)	(555,6)	-9,1%
Comerciais e Publicidade	(121,6)	(106,8)	13,8%	(402,6)	(367,8)	9,5%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(113,4)	(92,9)	22,1%	(395,2)	(331,9)	19,1%
Prestação de Serviços	(140,9)	(116,9)	20,5%	(484,6)	(427,9)	13,3%
Material de Manutenção e Reparo	(135,3)	(54,6)	147,8%	(434,2)	(423,0)	2,7%
Depreciação e Amortização	(117,1)	(74,2)	57,8%	(388,6)	(281,6)	38,0%
Outras Despesas	(120,6)	(95,6)	26,1%	(494,6)	(354,1)	39,6%
Total de Despesas Operacionais	(2.267,4)	(1.607,9)	41,0%	(7.726,0)	(6.281,7)	23,0%
Total Ex-Combustível	(1.352,1)	(1.023,3)	32,1%	(4.665,3)	(3.994,2)	16,8%



Custos e Despesas Operacionais por ASK*	4T11	4T10	% Var.	2011*	2010	% Var.
Combustível e Lubrificantes	(6,41)	(4,90)	30,8%	(6,11)	(4,98)	22,6%
Pessoal	(3,14)	(2,88)	8,9%	(3,11)	(2,73)	14,2%
Arrendamento de Aeronaves	(1,09)	(1,16)	-6,4%	(1,01)	(1,21)	-16,7%
Comerciais e Publicidade	(0,85)	(0,90)	-4,9%	(0,80)	(0,80)	0,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,79)	(0,78)	2,0%	(0,79)	(0,72)	9,1%
Prestação de Serviços	(0,99)	(0,98)	0,6%	(0,97)	(0,93)	3,8%
Material de Manutenção e Reparo	(0,95)	(0,46)	107,0%	(0,87)	(0,92)	-5,9%
Depreciação e Amortização de Ágio	(0,82)	(0,62)	31,8%	(0,78)	(0,61)	26,5%
Outras Despesas	(0,84)	(0,80)	5,4%	(0,99)	(0,77)	28,0%
Total CASK	(15,89)	(13,49)	17,8%	(15,41)	(13,67)	12,7%
CASK Ex-Combustível	(9,47)	(8,58)	10,4%	(9,31)	(8,70)	7,0%

(*) Para 2011: Desconsidera lançamentos não caixa informados no 1T11; (*) Os dados operacionais do 4T10 e 2010 foram recalculados em função do Manual DCA vigente;

✂ **Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK** apresentaram um aumento de 30,8% em relação ao 4T10, totalizando R\$6,41 centavos no 4T11. O crescimento ocorreu, principalmente, em função do aumento no preço do querosene de aviação desembolsado pela GOL em 27,8%, combinado ao aumento consolidado de 22,5% no consumo de combustível entre os períodos. A despesa de combustível no 4T11 representou cerca de 40% das despesas totais da GOL.

✂ **Os custos com pessoal por ASK** apresentaram um aumento de 8,9% em relação ao 4T10, totalizando R\$3,14 centavos no 4T11. O aumento ocorreu, principalmente, por conta de: (i) impacto do dissídio salarial acordado para o ano base de 2011 de 8,75%; (i) dissídio salarial acordado para o exercício de 2012 de 6,0% com impacto na folha de pagamento de dezembro; (iii) crescimento nas horas voadas consolidadas de 25,5%; e (iv) pelo aumento no quadro de funcionários da Companhia em 9,3% entre os períodos, em função da incorporação da Webjet em 03 de outubro de 2011.

✂ **Os custos com arrendamento de aeronaves por ASK** apresentaram uma queda de 6,4% em relação ao 4T10 totalizando R\$1,09 centavos no 4T11. A diferença decorre principalmente pela devolução de 3 aeronaves B767 na comparação entre períodos, parcialmente compensando pela incorporação da despesa de *leasing* de 18 aeronaves B737-300 da frota da Webjet e depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%. Ao final do 4T11, a Companhia possuía 99 aeronaves classificadas como regime de *leasing* operacional *versus* 86 aeronaves no 4T10.

✂ **Os custos comerciais e publicidade por ASK** apresentaram uma queda de 4,9% em relação ao 4T10, totalizando R\$0,85 centavos no 4T11. Na comparação nominal entre os períodos, houve um aumento de 13,8% principalmente em função de: (i) aumento em cerca de 24,0% nas despesas com incentivo de vendas por conta do crescimento do volume de vendas realizadas neste período; e (ii) crescimento de 35,0% nas despesas com comissão de venda referente às comissões das administradoras de cartões de crédito, em função do maior número de vendas diretas em detrimento de vendas faturadas aos agentes no 4T11.

✂ **Os custos com tarifas de pouso por ASK** apresentaram um aumento de 2,0% em relação ao 4T10, totalizando R\$0,79 centavos no 4T11. A diferença decorre em função do: (i) impacto da nova metodologia de cobrança de tarifas de pousos e navegação instituída pela Infraero durante o ano de 2011; (ii) aumento de 28,6% no número de decolagens entre os dois períodos por conta da operação da Webjet; e (iii) pela depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%, situação que o impacta negativamente a operação internacional da Companhia.

✂ **Os custos com prestação de serviços por ASK** apresentaram-se praticamente estáveis em relação ao 4T10, atingindo R\$0,99 centavos no período. Na comparação nominal, houve um aumento de 20,5%, principalmente em função do: (i) aumento do volume operacional consolidado (28,6% em pousos e decolagens), que influencia as despesas com serviço de rampa, handling, serviço de coleta e redespacho e outras; e (ii) despesas adicionais com melhorias de sistemas de informática e compra de novos programas (Smiles, Call-Center, Cargas e Sistemas de Recursos Humanos); e (iii) pela



depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%, situação que o impacta negativamente a operação internacional da Companhia.

- ✈ **Os custos com material de manutenção e reparo por ASK** apresentaram um aumento de 107,0% em relação ao 4T10, totalizando R\$0,95 centavos no 4T11, em função do: (i) maior número de eventos de manutenção de motores durante os períodos (13 no 4T11 e 6 no 4T10); (ii) variação em 6,2% no dólar médio entre os períodos; e (iii) incorporação de R\$14,0 milhões de despesas com material de manutenção e reparo de aeronaves da Webjet no 4T11.
- ✈ **A depreciação e amortização por ASK** apresentou um aumento de 31,8% em relação ao 4T10, registrando R\$0,82 centavos, por conta do aumento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (de 45 aeronaves no 4T11 e 39 aeronaves no 4T10) e pelo aumento da depreciação dos custos estimados de reconfiguração das aeronaves que irão incorrer no momento de sua devolução e custos incorridos com benfeitorias relativas a grandes manutenções em motores estabelecidos em contratos.
- ✈ **Outras despesas por ASK** apresentou um aumento de 5,4% na comparação com o 4T10, atingindo R\$0,84 centavos. A despesa foi parcialmente compensada pelo lançamento de R\$88,4 milhões referente ao deságio na compra da Webjet (para mais detalhes, vide nota 13 das demonstrações financeiras). Desconsiderando o lançamento do deságio na compra da Webjet, os custos e despesas por ASK que compõe a conta (diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos, seguros de aeronaves, despesas gerais e administrativas, e multas), registraram um aumento de 83% comparado ao 4T10, em função de: (i) R\$10 milhões de despesas com incorporação dos resultados da Webjet; (ii) aumento de aproximadamente R\$10,0 milhões com despesas variáveis ao volume operacional da Companhia (diárias, hospedagem, refeição, transporte e despesa direta com passageiro), devido ao crescimento de 9,5% na quantidade de pousos da GOL; (iii) R\$15 milhões com multas por rescisões contratuais; (iv) reconhecimento de R\$51 milhões de redução ao valor recuperável (*impairment*) do ativo imobilizado da VRG e Webjet (para mais detalhes, vide nota 15 da demonstração financeira); e (v) revisão dos critérios utilizados para apuração das contribuições para o PIS e COFINS, situação que gerou um lançamento sem efeito caixa de R\$21,7 milhões, conforme detalhado na nota 8 das demonstrações financeiras; e (vii) variação em 6,2% no dólar médio entre os períodos, situação que impacta negativamente as despesas operacionais em Dólar da Companhia.

No período, o resultado da Companhia foi afetado pelos seguintes lançamentos pontuais sem efeito caixa:

Créditos no Resultado em milhões de R\$	(113,7)
<i>Deságio na compra da Webjet</i>	<i>(88,4)</i>
<i>Provisão de contratos onerosos (2 aeronaves Boeing 767-300)</i>	<i>(25,3)</i>
Débitos no Resultado em milhões de R\$	98,7
<i>Provisão para devolução antecipada de 14 aeronaves B737-300 (Webjet)</i>	<i>26,3</i>
<i>Redução ao valor recuperável (impairment) do ativo imobilizado da VRG e Webjet</i>	<i>50,7</i>
<i>Revisão dos critérios utilizados para apuração das contribuições para o PIS e COFINS</i>	<i>21,7</i>
Efeito Líquido no Resultado do 4T11	(15,1)

Em 2011, a GOL, visando complementar o plano de redução de custos em vigor, adotou outras medidas que irão ajudar a mitigar o cenário de aumento de custo estrutural da indústria, destacando-se ações relacionadas às:

Revisão constante dos processos ligados a operação aeronáutica:

- ✈ **COMBUSTÍVEL.** Ações já em curso: (i) otimização do combustível planejado para o procedimento de voos alternados incorridos na operação; e (ii) motores CFM56-7BE mais eficientes do que os motores CFM56-7B1 atualmente utilizados em 12 aeronaves recebidas desde o segundo semestre de 2011. Adicionalmente a essas iniciativas, em 2012, a Companhia começará adotar um novo processo de aproximação das aeronaves no aeroporto (RPN) do Santos Dumont visando a otimização do consumo de combustível. O conjunto dessas ações resultarão na redução em tempo de voo por etapa, otimização na utilização dos slots dos aeroportos operados pela GOL e

economia de combustível na operação. Para este novo procedimento de aproximação das aeronaves, a GOL estima uma economia de combustível em torno de R\$1,5 milhões ao ano para as operações no aeroporto de Santos Dumont no Rio de Janeiro, único aeroporto que está sendo homologado juntos aos reguladores para realizar este procedimento.

✈ **MODELO DE TRABALHO DA TRIPULAÇÃO TÉCNICA E COMERCIAL.** Descentralização da alocação das tripulações de São Paulo por meio da criação de novas bases operacionais de tripulantes em outras localidades, revisão da atual força de trabalho e escala dos tripulantes, além do mapeamento de desempenho dos tripulantes técnicos visando garantir a pontualidade da operação. Esta iniciativa otimizará a malha aérea da Companhia e reduzirá os custos administrativos com a locomoção e hospedagem dos tripulantes. A GOL estima que a iniciativa reduzirá em torno de R\$135 milhões o custo operacional da Companhia até 2014. Em 2012 o valor estimado de redução é de aproximadamente R\$35 milhões adicionais as iniciativas já informadas.

✈ **OPERAÇÃO EM SOLO:** mapeamento do *turnaround time* da operação nos principais aeroportos do país, visando garantir a pontualidade da operação e mitigar custos adicionais provenientes no atraso de voos. A maior agilidade nesses aeroportos permitirá a GOL reduzir o *block hour* da operação, a medida que a prestação do serviço torna-se mais eficiente, reduzindo os custos variáveis da Companhia para os próximos anos.

RESULTADO OPERACIONAL

O prejuízo operacional consolidado (EBIT) do 4T11 totalizou R\$33,9 milhões, com margem operacional negativa de 1,5% em comparação ao lucro operacional de R\$261,9 milhões (margem de 14,0%) registrado no 4T10. O resultado operacional do trimestre ocorreu, principalmente, por conta do aumento nas despesas com combustível entre os períodos e pela depreciação do Real frente ao Dólar médio do período em 6,2%, situação que impacta negativamente os custos atrelados a moeda americana da Companhia. Já o EBIT consolidado de 2011 totalizou um prejuízo operacional de R\$186,7 milhões, com margem negativa de 2,5% em comparação a um lucro operacional de R\$697,8 milhões (margem de 10,0%). O resultado de 2011 ocorreu, principalmente, em função do aumento no preço do querosene de aviação entre os períodos e despesas pontuais incorridas em 2011, principalmente por conta de devolução de aeronaves B767 e outros lançamentos informados durante o ano de 2011.

Cálculo de EBITDAR (Milhões de R\$)	4T11	4T10	% Var.	2011*	2010	% Var.
Receita Líquida	2.233,5	1.869,8	19,5%	7.539,3	6.979,4	8,0%
Custos e Despesas Operacionais	(2.267,4)	(1.607,9)	41,0%	(7.726,0)	(6.281,7)	23,0%
EBIT	(33,9)	261,9	nm	(186,7)	697,8	-126,8%
Margem EBIT	-1,5%	14,0%	nm	-2,5%	10,0%	nm
Depreciação e Amortização	(117,1)	(74,2)	57,8%	(388,6)	(281,6)	38,0%
EBITDA	83,2	336,1	-75,2%	202,0	979,4	-79,4%
Margem EBITDA	3,7%	18,0%	-14,2 pp	2,7%	14,0%	-11,4 pp
Arrendamento de Aeronaves	(156)	(139)	12,1%	(505)	(556)	-9,1%
EBITDAR	238,9	475,0	-49,7%	707,0	1.535,0	-53,9%
Margem EBITDAR	10,7%	25,4%	-14,7 pp	9,4%	22,0%	-12,6 pp

(*) Para 2011: Desconsidera lançamentos não caixa informados no 1T11;

RESULTADO DE OPERAÇÕES DE HEDGE

No 4T11, a Companhia reconheceu um ganho líquido de R\$56,6 milhões nas operações de hedge (mais detalhes também na seção resultado financeiro) e o efeito caixa destas operações, no mesmo período, foi uma saída de R\$12,5 milhões.

Resultados de Hedge (R\$MM)	OIL	Câmbio	Juros	Total
Subtotal - Designados para Hedge Accounting	58,1	-	(0,3)	57,8
Subtotal - Não designados para Hedge Accounting	-	(2,4)	1,2	(1,2)
Total	58,1	(2,4)	0,9	56,6
OCI (líquido de impostos)	(20,9)	-	(58,4)	(79,3)

*OCI: Other Comprehensive Income ou Demonstração do Resultado Abrangente, é uma conta de caráter transitório onde se registram os ajustes de valor justo, positivos e negativos, de operações de competências futuras. O objetivo é demonstrar o resultado o mais próximo da realidade da empresa. À medida que os resultados das operações ocorrem em suas devidas competências, estes vão sendo incorporados aos resultados da empresa. Na Gol são registrados os valores justos dos hedges vencíveis em períodos futuros.

- ✈ **Combustível:** as operações de hedge de consumo de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru e seus derivados (WTI, Brent e Heating Oil) e representaram ganhos de R\$58,1 milhões no trimestre. Desse total, foram considerados inefetivos para fins de hedge accounting: ganhos de R\$10,2 milhões com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 4T11, e ganhos de R\$47,9 milhões com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.
- ✈ **Câmbio:** as operações de hedge para taxa de câmbio totalizaram perdas de R\$2,4 milhões, reconhecidas no resultado financeiro e referente a operações não designadas para *hedge accounting*. Dada a volatilidade do câmbio apresentada no 4T11 e levando em consideração o foco de proteção no curto prazo, a Companhia decidiu suspender a proteção cambial do fluxo de caixa da Companhia. A partir de 1T12, a atuação sobre o hedge cambial retomou a orientação da política anterior.
- ✈ **Juros:** as operações de swap para proteger as entregas futuras de aeronaves contra uma alta de taxa de juros tiveram um resultado financeiro de R\$0,9 milhão e os contratos que foram designados como hedge accounting de fluxo de caixa tiveram, ao final do trimestre, os valores de mercado contabilizados em OCI.

A tabela a seguir demonstra o valor nominal dos derivativos contratados para proteger as despesas futuras de combustível, a taxa média contratada dos derivativos e percentuais da exposição protegida de combustível por exercício de competência em 31 de dezembro de 2011:

Valor Nominal de Contratos por período	1T12	2T12	3T12	4T12	Total
Volume Nominal em Barris ('000)	1.984,0	1.687,0	1.162,0	861,0	5.694
Preço por Barril (US\$)*	124,7	122,2	113,2	101,6	118,11
Percentual de Exposição Protegido	48%	41%	27%	20%	34%
**Total em R\$MM	464,1	386,7	246,6	164,1	1.261,5

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

** Taxa de câmbio em 30/12/2011: R\$1,8758 / US\$1,00.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre foram, em sua totalidade, aquisições de opções de compra de WTI e de Brent, contratos de zero cost collar de WTI, Brent e Heating Oil, *swaps* de Brent, *swap* de taxa de câmbio e CDI, e *swaps* de taxas de juros Libor. 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

O Resultado Financeiro líquido consolidado totalizou uma despesa de R\$70,3 milhões, diante de uma despesa de R\$44,0 milhões no 4T10. No resultado anual, o resultado financeiro líquido registrou uma despesa de R\$751,4 milhões, representando um aumento de 141,4% frente aos R\$311,3 milhões em 2010, principalmente em função da depreciação do Real frente ao Dólar americano entre os períodos de 2011. No resultado financeiro líquido do 4T11 foi incorporada uma despesa de R\$19,4 milhões referentes ao resultado de 87 dias de operação da Webjet.



Resultado Financeiro (R\$ MM)	4T11	4T10	% Var.	2011	2010	% Var.
Despesas com juros	(137,0)	(93,4)	46,7%	(421,8)	(338,6)	24,6%
<i>Leasing Financeiro</i>	(25,5)	(21,2)	20,3%	(89,9)	(88,5)	1,6%
<i>Despesas com juros</i>	(111,5)	(72,2)	54,4%	(331,9)	(250,1)	32,7%
Variação Cambial	(14,6)	44,3	nm	(398,9)	46,0	nm
Receita Financeira	38,2	34,4	10,9%	147,5	116,2	27,0%
Resultados de Hedge	56,6	(26,5)	nm	(52,4)	(117,0)	-55,2%
Outros	(13,4)	(2,9)	366,6%	(25,8)	(17,9)	44,4%
Resultado Financeiro Líquido	(70,3)	(44,0)	59,5%	(751,4)	(311,3)	141,4%

(*) Para 2011: Desconsidera lançamentos não caixa informados no 1T11;

- ✈ **As despesas com juros** totalizaram R\$137,0 milhões, um aumento de 46,7% em relação ao 4T10, principalmente em função de: (i) maior apropriação de juros por conta da emissão das debêntures IV e V em setembro/2010 e junho/2011, e senior notes em julho/2010; (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro (45 no 4T11 versus 39 no 4T10); (iii) incorporação das despesas com juros da Webjet ; e (iv) apreciação do Dólar em 12,6% frente ao Real final do período na comparação entre os trimestres, situação que impacta negativamente os pagamentos de juros sobre o endividamento em Dólar da Companhia (que representava 70% no 4T11).
- ✈ **A variação cambial e monetária** registrou uma despesa de R\$14,6 milhões no 4T11, em comparação a um ganho de R\$44,3 milhões no 4T10, em função do efeito negativo gerado nos passivos em Dólar da Companhia (cerca de 70% no 4T11) por conta da desvalorização da taxa de câmbio do final período entre o 4T11 e 3T11 em 1,2%.
- ✈ **A receita financeira** atingiu R\$38,2 milhões no 4T11, um aumento de 10,9% em comparação a uma receita de R\$34,4 milhões no 4T10, devido ao crescimento do volume médio aplicado de caixa durante o período em função do aumento em 18,7% do caixa total da Companhia.
- ✈ **As outras despesas financeiras** atingiram uma despesa de R\$13,4 milhões no 4T11 versus uma despesa de R\$2,9 milhões no mesmo período do ano anterior. O aumento ocorreu, principalmente, em função da incorporação de R\$11,2 milhões no resultado do 4T11 provenientes do resultado da Webjet e pelo aumento nas despesas de comissões bancárias geradas pela emissão 4ª e 5ª emissão de debêntures em setembro/2010 e junho/2011.

IMPOSTO DE RENDA

O total de imposto de renda registrado no 4T11 foi um ganho de R\$158,4 milhões, em comparação a uma despesa de R\$85,6 milhões no 4T10 . As variações ocorreram, principalmente, em função do resultado negativo do período, utilização dos créditos da base negativa da VRG e pelo efeito gerado pela depreciação do Real frente ao Dólar no final de período entre os trimestres. Esta situação gera uma diferença temporária sobre a variação cambial dos *leasings* financeiros, contribuindo para o ganho registrado na linha de imposto de renda diferido.

Impostos de Renda (R\$)	4T11	4T10	% Var.	2011(*)	2010	% Var.
Imposto de renda corrente	(24,1)	(34,4)	-30,0%	(27,0)	(53,9)	-49,9%
Imposto de renda diferido	182,5	(51,2)	nm	254,7	(118,4)	nm
Benefício (despesa) de imposto de renda	158,4	(85,6)	nm	227,7	(172,3)	nm

(*) Para 2011: Desconsidera lançamentos não caixa informados no 1T11;

LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO

A GOL apresentou lucro líquido no 4T11 de R\$54,3 milhões, com margem líquida de 2,4% ante um lucro líquido de R\$132,2 milhões no 4T10. O lucro do trimestre ocorreu principalmente por conta do impacto positivo gerado no imposto de renda diferido registrado no 4T11 no montante de R\$182,5 milhões, parcialmente compensando por um prejuízo antes do imposto de renda de R\$104,2 milhões. **No resultado anual, a GOL registrou um prejuízo líquido de R\$710,4 milhões**

frente a um lucro líquido de R\$214,2 milhões em 2010. O resultado anual de 2011 ocorreu, principalmente, por conta: (i) impacto negativo da depreciação do Real frente a moeda americana no final de período em 12,6%, resultando uma despesa com variação cambial de R\$389,9 milhões no ano; (ii) aumento de 23,2% no custo do querosene de aviação contratado pela Companhia no período frente ao ano de 2010; e (iii) despesas pontuais de 2011, dentre as quais, a devolução de aeronaves B767, multas com rescisão de contratos com fornecedores, *impairment* de ativos da VRG e Webjet e outras informadas durante o exercício de 2011.

BALANÇO PATRIMONIAL

LIQUIDEZ

O total em caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras encerrou o trimestre em R\$2.348,5 milhões, um aumento de 18,7% em comparação ao 4T10, principalmente por conta da: (i) da 5ª emissão de debênture em junho/2011 no valor de R\$500 milhões; (ii) capitalização de R\$186 milhões com o acordo estratégico junto a Delta Air Lines; (iii) renegociação da dívida de aproximadamente R\$ 200 milhões realizada ao final de 2011 para liberação das garantidas da Webjet, situação que gerou uma maior flexibilidade na gestão do caixa da Webjet. A liquidez da Webjet vem sendo um dado positivo da Companhia, que inicialmente esperava um aporte maior do que o efetivamente realizado. Esta flexibilidade na gestão de seu caixa é resultado do desempenho operacional da Webjet nos últimos meses.

Liquidez Total (R\$ MM)	4T11	4T10	% Var.	3T11	% Var.
Em Reais	2.702,6	2.281,6	18,5%	2.453,3	10,2%
<i>Caixa e Aplicações Financeiras</i>	2.348,5	1.978,5	18,7%	2.126,7	10,4%
<i>Recebíveis de Curto Prazo</i>	354,1	303,1	16,8%	326,6	8,4%
Liquidez Total	2.702,6	2.281,6	18,5%	2.453,3	10,2%

A GOL permanece com sua estratégia de manutenção de uma forte liquidez. O caixa da Companhia estava composto da seguinte forma ao final do 4T11: (i) saldo de caixa e equivalentes de R\$1.230,3 milhões; (ii) R\$1.009,1 milhões em investimentos de liquidez imediata; e (iii) R\$109,1 milhões de caixa restrito de curto e longo prazo. Os índices de liquidez da Companhia foram negativamente afetados pela reclassificação das emissões relacionadas às Debêntures IV e V, do longo para o curto prazo .

Em 31 de dezembro de 2011, a Companhia e suas controladas não atingiram os parâmetros mínimos estabelecidos junto à instituição IFC, Bradesco e Banco do Brasil (Debêntures IV e V). A Companhia reclassificou o saldo de longo prazo das Debêntures IV e V para o curto prazo, visando atender a normas contábeis brasileira e internacional. Em março/2012, a **Companhia já possuía a aprovação do *waiver* dos detentores das debêntures** (Banco do Brasil e Bradesco) por um prazo inicial de 3 trimestres, incluindo o trimestre findo em 31 de dezembro de 2011. **Desta forma, não há alterações na liquidez da Companhia em função dessas obrigações e, para a divulgação do 1T12, o montante relacionado a estas emissões serão reclassificadas para o longo prazo novamente.** Sendo assim, desconsiderando a alocação das emissões referentes às Debêntures IV e V para o curto prazo em 31 de dezembro de 2011, a dívida de curto e longo prazo ao final de 2011 estava em R\$464,0 milhões e R\$4.527,5 milhões, respectivamente. Com a realocação, o caixa total representou 5,1 vezes as obrigações dos próximos 12 meses (5,7 vezes no 4T10 e 4,8 vezes no 3T11). Já o índice de liquidez corrente (divisão das disponibilidades totais e recebíveis pelo passivo circulante) ficou em 1,0 vezes no 4T11 (1,4 vezes no 4T10 e 0,9 vezes no 3T11).

Em 15 de março de 2012, foi realizada a Assembléia Geral de Debenturistas para a 4ª e 5ª emissões de debêntures cuja deliberação foi sobre desobrigação da VRG com relação ao cumprimento dos Índices e Limites Financeiros mediante o *waiver* obtido dos debenturistas e, conseqüentemente, autorizando a não declaração do vencimento antecipado. Sendo assim, a Companhia na data de divulgação do balanço encontra-se adimplente com as suas obrigações pactuadas na escritura de debêntures.

Os recebíveis de curto prazo são compostos substancialmente por vendas de passagens por meio de cartão de crédito e contas a receber de agências de viagem e cargas. Ao final de 4T11, esses recebíveis correspondiam a R\$354,1 milhões, um

saldo 16,8% maior ao valor de R\$303,1 milhões registrado no 4T10, principalmente por conta do aumento no volume de vendas antecipadas entre os períodos, além da incorporação do saldo de R\$48,0 milhões da Webjet.

ENDIVIDAMENTO

Em 31 de dezembro de 2011, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$4.991,4 milhões, um aumento de 33,4% em comparação ao 4T10, principalmente em função da: (i) incorporação de R\$221,2 milhões passivos da Webjet; (ii) emissão da 5ª debênture em junho de 2011; (iii) aumento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro na frota total da Companhia (45 no 4T11 versus 39 no 4T10); e (iv) depreciação do Real frente ao Dólar americano em 12,6%. Em comparação ao 3T11, houve um aumento de 5,7%, principalmente em função: (i) incorporação dos passivos da Webjet no balanço patrimonial consolidado da GOL; (ii) aumento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro na frota (45 no 4T11 e 41 no 3T11); e (iii) depreciação do Real frente a moeda americana em 1,2% entre os períodos.

Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia seria de R\$4.655,7 milhões, um aumento de 35,2% e 6,0% na comparação com o 4T10 e 3T11, respectivamente. Em 31 de dezembro de 2011, o prazo médio de vencimento da dívida da Companhia excluindo o Bônus Perpétuo estava em 7,3 anos, com taxa média de 12,3% nas obrigações em moeda local, e 6,3% nas obrigações em Dólar. A GOL encerrou o 4T11 com o índice de alavancagem (dívida bruta ajustada/EBITDAR) de 12,1x ante 5,0x no 4T10, e 8,6x no 3T11.

Dívida Total (R\$ MM)	4T11	4T10	% Var.	3T11	% Var.
Dívida de Curto Prazo (b)	464,0	346,0	34,1%	441,6	5,1%
Dívida de Longo Prazo (a)	4.527,5	3.395,1	33,4%	4.282,4	5,7%
Dívida Total (a)+(b)	4.991,4	3.741,1	33,4%	4.724,0	5,7%
% do endividamento em USD	70,0%	80,0%	-10,0pp	70,0%	+0,0pp
Caixa Total (c)	2.348,5	1.978,5	18,7%	2.126,7	10,4%
Dívida Líquida (a)+(b)-(c)	2.642,9	1.762,6	49,9%	2.597,3	1,8%

(*) Para 4T11: Desconsidera alocação das Debêntures para o curto prazo em função da obtenção do waiver em março/2012 conforme detalhado acima.

A tabela abaixo segrega o endividamento total da Companhia entre a dívida financeira e a dívida relacionada ao financiamento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro contabilizadas no balanço patrimonial da GOL. Adicionalmente, são disponibilizados os compromissos financeiros futuros dos contratos de arrendamento mercantil operacionais não canceláveis e contabilizados no resultado operacional (fora do balanço). A GOL encerrou o 4T11 com o índice de compromissos financeiros líquidos/EBITDAR (UDM) de 7,1x ante 2,6x no 4T10, e 5,0x no 3T11.

Endividamento e Compromissos Financeiros (R\$ MM)	4T11	4T10	% Var.	3T11	% Var.
Financiamento de Aeronaves	2.056,3	1.680,1	22,4%	2.012,6	2,2%
Leasings Financeiros	2.056,3	1.680,1	22,4%	2.012,6	2,2%
Empréstimos e Financiamentos	2.871,1	2.007,3	43,0%	2.662,8	7,8%
Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)	2.535,3	1.709,4	48,3%	2.330,9	8,8%
Bônus Perpétuo	335,8	297,9	12,7%	331,9	1,2%
Juros Acumulados	64,1	53,7	19,4%	48,6	31,9%
Dívida Bruta (a)	4.991,5	3.741,1	33,4%	4.724,0	5,7%
Leasings Operacionais a Pagar (fora do balanço) (b)	2.269,5	2.171,0	4,5%	2.082,2	9,0%
Total de Compromissos Financeiros (a)+(b)	7.261,0	5.912,1	22,8%	6.806,2	6,7%

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 2011 e 2021, totalizou R\$7,3 bilhões no período, um aumento de 22,8% e 6,7% na comparação ao 4T10 e 3T11. O total de compromissos financeiros representa a métrica que demonstra o montante real de compromissos futuros da Companhia. A tabela abaixo apresenta o cronograma da dívida



financeira classificada no longo prazo no balanço patrimonial consolidado da Companhia. O valor é composto pela dívida de longo prazo excluindo leasing financeiro das aeronaves.

Período	Amortização em R\$	% Total	% Real	%USD
2013	99,3	6,4%	100%	0%
2014	85,4	5,5%	100%	0%
2015	70,0	4,5%	100%	0%
2016	4,4	0,3%	100%	0%
>2016	949,6	61,5%	1%	99%
Sem Vencimento	335,8	21,7%	0%	100%
Total	1.544,5	100,0%	17%	83%

A tabela abaixo apresenta os principais indicadores financeiros utilizados pela Companhia:

Indicadores Financeiros	4T11	4T10	%Var.	3T11	%Var.
% da dívida bruta em moeda estrangeira	70,4%	76,4%	-6,1pp	72,4%	-2,1pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	31,1%	28,3%	+2,8pp	29,6%	+1,5pp
Dívida Líquida (R\$ MM)	2.643,0	1.762,6	49,9%	2.597,4	1,8%
Dívida Bruta (R\$ MM)	4.991,4	3.741,1	33,4%	4.724,0	5,7%
Dívida Bruta Ajustada (2) (R\$ MM)	8.526,9	7.630,6	11,7%	8.141,8	4,7%
Dívida Líquida Ajustada (3) (R\$ MM)	6.178,4	5.652,1	9,3%	6.015,1	2,7%
Dívida Bruta Ajustada (2) / EBITDAR (UDM)	12,1x	5,0x	142,6%	8,6x	39,7%
Dívida Líquida Ajustada(3) / EBITDAR (UDM)	8,7x	3,7x	137,3%	6,4x	37,0%
EBITDA / Despesas Financeiras (UDM)	0,5x	2,9x	-83,4%	1,2x	-60,2%
Compromissos Financeiros Líq.*/EBITDAR (UDM)	7,1x	2,6x	178,3%	5,0x	43,7%

*Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 25 da demonstrações financeiras consolidadas) menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras); **Dívida Bruta + Despesas de Leasings Operacionais dos últimos 12 meses x 7; ***Dívida Bruta Ajustada menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras); Alguns cálculos de variação do relatório podem não bater devido ao arredondamento.

FROTA GOL e WEBJET

Em 31 de dezembro de 2011, a Companhia encerrou o trimestre com uma frota total operacional de 123 aeronaves B737-700 e 800 NGs com idade média de 7,0 anos e 24 aeronaves B737-300 da Webjet com idade média de 18,0 anos. Durante o período de três meses findo em 31 de dezembro de 2011, a Companhia recebeu 3 aeronaves com base em contratos de arrendamento mercantil, sendo 1 financeira e 2 operacionais e houve devolução de 1 aeronave 737-700.

Em 2011, de acordo com o planejamento estratégico da Webjet, foi constituída provisão para devolução antecipada de aeronaves. Esta provisão foi calculada com base no fluxo de devolução de 14 aeronaves referente aos contratos de arrendamentos operacionais das aeronaves modelo Boeing 737-300, como parte da renovação da frota da Companhia. As devoluções antecipadas das aeronaves estão previstas para ocorrer entre 2012 e 2013 e os vencimentos originais dos contratos de arrendamento estão entre 2012 a 2014.

A frota é arrendada em uma combinação de leasings financeiros e operacionais. Do total de 150 aeronaves, 99 estavam sob o regime de *leasing* operacional, 45 em *leasing* financeiros e 6 aeronaves são de propriedade da Companhia. Das 45 aeronaves sob regime de leasing financeiro, 39 possuem opção de compra ao final do contrato. O plano de frota da Companhia para 2012 e próximos anos está sendo revisado, visando englobar as demandas de renovação de frota da Webjet. Para 2012, a oferta combinada de assentos das duas Companhias não superará 2,0%.



Frota Operacional	4T11	4T10	Var.	3T11	Var.
Voos Regulares					
B737-300 ⁽²⁾	22	-	22	-	22
B737-700 NG	43	40	2	43	-
B737-800 NG	17	15	5	17	-
B737-800 NG SFP	63	55	8	58	5
Total Operacional ⁽¹⁾	145	110	37	118	27
Fretamentos	4T11	4T10	Var	3T11	Var.
B767-300 ER	-	4	(4)	-	-
Total Fretamento	-	4	(4)	-	-
Frota Não Operacional	4T11	4T10	Var	3T11	Var.
B737-300 ⁽²⁾	2	3	(1)	-	2
B737-700 NG	-	2	(2)	-	-
B737-800 NG	-	4	(4)	-	-
B737-800 NG SFP	-	-	-	3	(3)
B767-300 ER ⁽³⁾	3	2	1	3	-
Total Não Operacional ⁽⁴⁾	5	11	(6)	6	(1)
Total	150	125	25	124	26

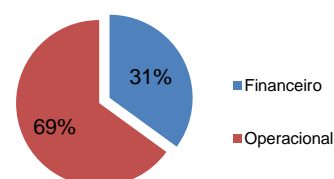
(1) Inclui aeronaves da malha aérea regular (B737)

(2) Frota da Webjet

(3) Encontram-se fora da operação da Companhia e em fase final de transferência. Das 3 aeronaves B767, 2 foram transferidas para a Delta Air Lines a partir de 01/01/12 e a outra encontra-se subarrendada.

Em 31 de dezembro de 2011, a Companhia possuía com a Boeing 91 pedidos firmes, 10 direitos de compra e 40 opções de para aquisição de aeronaves. O montante aproximado dos pedidos firmes, não considerando os descontos contratuais, é de R\$15.8 milhões e está segregados conforme os exercícios abaixo.

Distribuição da frota entre leasing financeiro e operacional



Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R\$MM)	2012	2013	2014	2015	2016	>2016	Total
Pre Delivery Deposits	443,9	537,1	502,0	407,1	94,6	6,6	1.991,4
Compromissos com aquisição de aeronaves*	896,1	2.938,8	4.341,9	3.740,1	3.207,6	655,5	15.780,2
Total	1.340,0	3.475,9	4.843,9	4.147,2	3.302,2	662,1	17.771,6

Em complemento dos compromissos mencionados acima, a Companhia deverá desembolsar o montante de R\$2,0 bilhões, a título de adiantamentos para aquisição de aeronaves, conforme períodos acima.

INVESTIMENTOS

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram aproximadamente R\$243,8 milhões, sendo 33% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (Pre Delivery Deposits) para serem entregues em 2011 a 2013. As aquisições de peças representaram 61%; e investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção da Oficina de Rodas e Freios) em Confins (Minas Gerais), totalizaram cerca de 6%. Os investimentos totais registrados no ano de 2011 foram de R\$614 milhões, sendo R\$71,6 milhões referentes à incorporação da Webjet.

PROJEÇÕES FINANCEIRAS 2011

Projeções Financeiras 2011	Cenário		Real 2011
	Pior	Melhor	
Crescimento do PIB Brasileiro	4,0%	5,0%	2,7%
Crescimento da Demanda no Mercado Doméstico (% RPKs)	12,0%	18,0%	16,0%
Passageiros Transportados GOL (milhões)	34	36	36
Capacidade (Oferta) GOL (ASKs bilhões)	48	50	50
Frota Operacional (fim do período)	115	115	145
Yield (R\$ centavos)	18,5	19,8	19,5
RPK, Sistema (bilhões)	34	36	34
Decolagens (000)	315	340	326
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	9,4	9,0	9,4
Litros Consumidos (bilhões)	1,55	1,65	1,59
Preço do Combustível (R\$/litro)	2,1	2	1,9
WTI Médio (US\$/barril)	115	100	95
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,65	1,55	1,67
Margem Operacional (EBIT)	1,00%	4,00%	-3,2%

PROJEÇÕES FINANCEIRAS 2012

As projeções financeiras da Companhia poderão ser revisadas trimestralmente visando incorporar a evolução de seu desempenho operacional, financeiro e eventuais mudanças nas tendências de taxa de juros, câmbio, PIB e petróleo (WTI e Brent). As projeções abaixo consideram os dados consolidados de GOL e Webjet:

Projeções Financeiras 2012	Cenário	
	Min.	Max.
Crescimento do PIB Brasileiro	3,0%	4,0%
Crescimento de RPK no mercado Doméstico	7,0%	10,0%
Taxa de Ocupação no Mercado Doméstico	71%	75%
Passageiros Transportados (milhões)	42	45
Capacidade Doméstica (Oferta) (ASKs bilhões)	50,2	51,2
RPK, Sistema (bilhões)	39,0	41,5
Decolagens (000)	363,0	370,3
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	9,0	9,6
Litros Consumidos (bilhões)	1,70	1,73
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,75	1,80
Margem Operacional (EBIT)	4,0%	7,0%

MERCADO DE AVIAÇÃO

A GOL estima o crescimento de demanda doméstica da indústria entre 7% e 10%, reflexo do crescimento da economia e da demanda por viagens aéreas nacionais, com projeção de uma elasticidade de 2,5x a 3,0x do PIB brasileiro. A GOL planeja um crescimento entre 0% e 2% na sua oferta doméstica (ASKs), resultando em taxas de ocupação entre 71% e 75% nos seus voos. O *yield* deve continuar em sua trajetória de recuperação progressiva, resultado das ações prudentes tomadas pela Companhia e pela indústria no que se refere à oferta de assentos para o futuro.



FROTA E COMBUSTÍVEL

A GOL projeta o preço do WTI em torno de US\$110,4 e de US\$120,4 para o Brent com base nos dados informados pela EIA*. O plano de frota da Companhia para 2012 e próximos anos está sendo revisado visando englobar a renovação de frota da Webjet e será informado ao mercado no momento de definição.

**EIA: Energy Information Administration*



BALANÇO PATRIMONIAL

Balanço Patrimonial (R\$ '000) IFRS	4T11	4T10	3T11
Ativo	10.655.141	9.063.847	9.632.749
Circulantes	3.138.303	2.704.852	2.302.561
Disponibilidades	1.230.287	1.955.858	1.302.673
Aplicações financeiras	1.009.068	22.606	163.176
Caixa restrito	8.554	-	106.000
Vendas e outros recebíveis	354.134	303.054	326.634
Estoques	151.023	170.990	147.360
Impostos diferidos a recuperar	212.998	88.143	135.660
Créditos com empresas de leasing	-	-	-
Depósitos para manutenção	35.082	-	-
Despesas antecipadas	93.797	123.003	79.721
Outros	43.360	41.198	41.337
Ativos Não-Circulantes	5.674.427	4.728.145	5.048.864
Imobilizado	3.890.470	3.460.968	3.781.771
Ativos intangíveis	1.783.957	1.267.177	1.267.093
Outros Ativos Não-Circulante	1.842.411	1.630.850	2.281.324
Despesas antecipadas	44.964	54.201	47.171
Depósitos em garantia	-	-	-
Depósitos para manutenção	595.517	715.377	691.749
Depósitos	-	-	-
Impostos diferidos a recuperar	1.086.990	817.545	926.824
Aplicações financeiras	-	-	554.843
Caixa restrito	100.541	34.500	60.737
Outros ativos não-circulante	14.399	9.227	-

Balanço Patrimonial (R\$ '000) IFRS	4T11	4T10	3T11
Passivo e Patrimônio Líquido	10.655.141	9.063.847	9.632.749
Circulante	3.595.665	1.659.864	2.185.723
Empréstimos e financiamentos	1.552.440	346.008	441.600
Contas a pagar	414.563	215.792	221.001
Obrigações trabalhistas	250.030	205.993	274.728
Impostos e tarifas a recolher	76.736	58.197	51.111
Impostos sobre venda e tarifas de pousos	190.029	85.140	174.886
Transportes a executar	744.743	517.006	657.691
Provisões	75.568	55.967	17.949
Receita diferida Smiles	71.935	26.200	61.233
Adiantamento de Clientes	30.252	24.581	19.419
Dividendos a pagar	584	51.450	7
Perdas com operações de derivativos	115.432	-	186.637
Outros ativos correntes	73.353	73.530	79.461
Passivo Não-Circulante	4.853.565	4.474.814	5.449.655
Financiamentos de longo prazo	3.439.008	3.395.080	4.282.443
Receita diferida de Smiles	214.779	181.456	178.596
Adiantamento de Clientes	-	33.262	-
Impostos diferidos	763.706	642.185	594.492
Provisões	231.182	88.911	209.519
Impostos e tarifas a recolher	112.935	99.715	127.395
Outros não correntes	91.955	34.205	57.210
Patrimônio líquido	2.205.911	2.929.169	1.997.371



DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO

Demonstrações do Resultado (R\$ '000) IFRS	4T11	4T10	%Var.	2011	2010	%Var.
Receita Operacional Líquida	2.233.547	1.869.841	19,5%	7.539.308	6.979.447	8,0%
Transporte de passageiros	1.998.024	1.697.793	17,7%	6.713.029	6.277.657	6,9%
Transporte de cargas e outros	235.523	172.048	36,9%	826.279	701.790	17,7%
Custos e Despesas Operacionais	(2.267.448)	(1.607.935)	41,0%	(7.725.987)	(6.281.652)	23,0%
Pessoal	(447.573)	(343.430)	30,3%	(1.560.436)	(1.252.402)	24,6%
Combustível de aviação	(915.367)	(584.630)	56,6%	(3.060.665)	(2.287.410)	33,8%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(155.661)	(138.851)	12,1%	(505.058)	(555.645)	-9,1%
Comerciais e publicidade	(121.554)	(106.783)	13,8%	(402.568)	(367.757)	9,5%
Tarifas de pouso e decolagem	(113.445)	(92.928)	22,1%	(395.249)	(331.883)	19,1%
Prestação de serviços	(140.890)	(116.936)	20,5%	(484.642)	(427.853)	13,3%
Material de manutenção e reparo	(135.256)	(54.579)	147,8%	(434.181)	(422.950)	2,7%
Depreciação	(117.145)	(74.221)	57,8%	(388.633)	(281.604)	38,0%
Outros	(120.557)	(95.576)	26,1%	(494.555)	(354.147)	39,6%
Resultado Operacional (EBIT)	(33.901)	261.906	nm	(186.679)	697.795	-126,8%
<i>Margem EBIT</i>	<i>-1,5%</i>	<i>14,0%</i>	<i>-15,5pp</i>	<i>-2,5%</i>	<i>10,0%</i>	<i>-12,5pp</i>
Outras Receitas (despesas)	(70.261)	(44.048)	59,5%	(751.410)	(311.299)	141,4%
Juros sobre empréstimos	(137.041)	(93.427)	46,7%	(421.841)	(338.609)	24,6%
Receitas Financeiras de Investimentos	38.213	34.447	10,9%	147.545	116.172	27,0%
Variações monetárias e cambiais	(14.580)	44.339	nm	(398.897)	46.023	-966,7%
Resultado líquido de derivativos	56.578	(26.530)	nm	(52.425)	(117.022)	-55,2%
Outras despesas, líquidas	(13.431)	(2.878)	366,6%	(25.792)	(17.863)	44,4%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	(104.162)	217.858	nm	(938.089)	386.496	-342,7%
Imposto de renda	158.431	(85.646)	nm	227.688	(172.299)	-232,1%
Lucro (prejuízo) líquido	54.269	132.212	-59,0%	(710.401)	214.197	-431,7%
<i>Margem Líquida</i>	<i>2,4%</i>	<i>7,1%</i>	<i>-4,6pp</i>	<i>-9,4%</i>	<i>3,1%</i>	<i>-12,5pp</i>
EBITDA	83.244	336.127	-75,2%	201.954	979.399	-79,4%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>3,7%</i>	<i>18,0%</i>	<i>-14,2pp</i>	<i>2,7%</i>	<i>14,0%</i>	<i>-11,4pp</i>
EBITDAR	238.905	474.978	-49,7%	707.012	1.535.044	-53,9%
<i>Margem EBITDAR</i>	<i>10,7%</i>	<i>25,4%</i>	<i>-14,7pp</i>	<i>9,4%</i>	<i>22,0%</i>	<i>-12,6pp</i>

(*) Para 2011: Desconsidera lançamentos não caixa informados no 1T11.



FLUXO DE CAIXA

Fluxo de Caixa em R\$ (12 meses)	Consolidado	
	31/12/201	31/12/2010
Lucro (prejuízo) líquido	(751.538)	214.197
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciações e amortizações	395.807	281.604
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	23.483	7.728
Provisão para processos judiciais	6.218	18.842
Provisão (reversão de provisão) para contratos onerosos	15.393	(445)
Provisão para obsolescência de estoque	1.196	8.402
Impostos diferidos	(254.671)	118.444
Equivalência patrimonial	-	-
Remuneração baseada em ações	24.875	24.743
Variações cambiais e monetárias, líquidas	400.095	(46.549)
Juros sobre empréstimos	41.443	297.256
Resultados não realizados de hedge líquido de impostos	19.469	117.022
Provisão para devolução de aeronaves	96.136	108.106
Outras provisões	(3.046)	-
Programa de milhagem	79.057	(106.299)
Baixa do imobilizado e intangível	10.173	3.037
Redução ao valor recuperável	23.353	-
Deságio sobre a compra da Webjet	(88.428)	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	8.484	208.526
Aplicações financeiras utilizadas para negociação	(1.011.534)	-
Estoque	22.406	(41.433)
Depósitos	144.456	78.369
Despesas antecipadas e impostos a recuperar	(12.406)	6.495
Outros ativos	16.831	9.865
Fornecedores	131.971	(14.659)
Transportes a executar	125.112	(44.341)
Obrigações com operações de derivativos	(42.314)	-
Adiantamento de clientes	(27.591)	(16.215)
Obrigações trabalhistas	22.254	(27.168)
Taxas e tarifas aeroportuárias	586	8.809
Obrigações fiscais	6.653	16.549
Provisões	(95.413)	(124.722)
Outras obrigações	22.841	(465)
Caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	(168.706)	882.102
Juros pagos	(428.023)	(123.019)
Imposto de renda pago	(5.791)	(35.186)
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	(602.520)	723.897
Atividades de investimentos		
Aquisição de controlada, líquido de caixa	(33.885)	-
Aplicações financeiras	-	17.938
Caixa restrito	(74.594)	(8.416)
Imobilizado	(279.826)	(230.469)
Intangível	(80.863)	(58.512)
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de investimentos	(469.168)	(279.459)
Atividades de financiamentos		
Captações de empréstimos	628.187	638.638
Pagamentos de empréstimos e leasings	(391.054)	(43.376)
Dividendos pagos	(50.866)	(185.839)
Créditos com empresas ligadas	-	-
Aumento de capital	845	120.861
Adiantamento para futuro aumento de capital	18.261	-
Custo de emissão de ações	(15.175)	-
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento	354.547	1.399
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	(843)	(10.888)
Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa	(725.571)	57.345



Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	1.955.858	1.382.408
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	1.230.287	1.955.858

► A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia Aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina opera, com as marcas GOL e VARIG, cerca de 900 voos diários para 63 mercados domésticos e 13 internacionais na América do Sul e Caribe, utilizando uma frota jovem e moderna de aeronaves Boeing 737-700 e 737-800 Next Generation, as mais seguras, eficientes e econômicas da classe. Por meio de acordos com empresas regionais, a companhia oferece aos clientes acesso a outros 12 destinos brasileiros. Além disso, o programa de relacionamento SMILES, o maior do Brasil, permite que seus participantes acumulem milhas e resgatem bilhetes para mais de 560 localidades em todo o mundo, por meio de voos realizados por parceiras estrangeiras. A companhia possui também o serviço logístico Gollog, que capta e distribui cargas e encomendas em mais 3.400 municípios brasileiros e oito internacionais. Com seu portfolio de produtos e serviços inovadores, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes oferece a melhor relação custo-benefício do mercado.

SOBRE A WEBJET LINHAS AÉREAS S.A.

► A Webjet Linhas Aéreas S.A., controlada da VRG Linhas Aéreas S.A. opera cerca de 155 voos diários para 18 mercados domésticos, utilizando uma frota de aeronaves Boeing 737-300 e 737-800 Next Generation. A GOL anunciou em julho de 2011 a aquisição da Webjet. As empresas continuam operando separadamente e aguardam aprovação da operação pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).



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.

CONTATOS

► Leonardo Pereira

► Edmar Lopes

► Gustavo Mendes

► Ricardo Rocca

RELAÇÕES COM INVESTIDORES

ri@golnaweb.com.br
www.voegol.com.br/ri
+55 (11) 2128-4700

TELECONFERÊNCIAS

Terça-Feira
27 de março de 2011

PORTUGUÊS

12h30 (Brasil) -11h30 (US ET)
Tel: +55 (11) 2188-0155
Código: GOL
Replay: +55 (11) 2188-0155
Código do Replay: GOL
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

INGLÊS

11h00 (Brasil)
10h00 (US ET)
Tel.: +1 (412) 317-6776
(demais países) ou
+1 (877) 317-6776 (EUA)
Código: GOL
Replay: +1 (412) 317-0088
(demais países) ou
+1 (877) 344-7529 (EUA)
Código do Replay: 10008861
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ir

COMUNICAÇÃO CORPORATIVA

Tel.: (11) 2128-4413
comcorp@golnaweb.com.br

ASSESSORIA DE IMPRENSA

Edelman (EUA e Europa):
Meaghan Smith e Robby Corrado
Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484
meaghan.smith@edelman.com
ou robbby.corrado@edelman.com



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 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 KILÔMETRO (CASK):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR KILÔMETRO 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.

► **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).

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

► **PASSEGEIROS-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 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-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 QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.