

Perguntas e Respostas da Apresentação de Resultados do 2T07

Oswaldo Teles Filho, Itaú:

Bom dia a todos. Eu queria saber qual foi o efeito separado da Varig no 2T?

Richard Lark:

Oswaldo, bom dia. Nós só divulgamos nossos resultados de forma consolidada. Extraordinariamente, no 2T, aqui dentro das nossas demonstrações financeiras já arquivadas com a CVM, tem uma nota que abre o balanço resumido; que demonstra resultado consolidado da empresa adquirida; que destaca esses resultados.

Mas em termos de resumo desse resultado, de 9 de abril até o final de junho, a VRG S.A. teve um prejuízo operacional de, aproximadamente, R\$94 milhões.

Oswaldo Teles Filho:

Isso é só operacional?

Richard Lark:

Correto. O lucro líquido do período foi de R\$141 milhões.

Oswaldo Teles Filho:

Da Varig?

Richard Lark:

Da VRG Linhas Aéreas S.A.

Oswaldo Teles Filho:

Foi positivo?

Richard Lark:

Correto.

Oswaldo Teles Filho:

E como é que acontece isso?

Richard Lark:

Quando nós compramos a Varig, a empresa tinha grandes prejuízos acumulados, e nós reconhecemos um benefício fiscal. A aquisição da Varig gerou, aproximadamente, R\$400 milhões de benefícios fiscais futuros.

No trimestre, a Companhia reconheceu créditos fiscais de, aproximadamente, R\$200 milhões, e por Companhia estou falando nosso grupo consolidado, devido à aquisição da

VRG, que nos valores em US GAAP são parte do acervo líquido adquirido, e, em BR GAAP foram reconhecidos nos resultados do trimestre.

Além disso, a Companhia registrou um ágio líquido no valor de R\$788 milhões, em BR GAAP, cuja amortização poderá ser deduzida dos futuros lucros.

Oswaldo Teles Filho:

É correto eu excluir simplesmente, do resultado consolidado R\$143 milhões de lucro, para tentar imaginar qual foi o resultado da GOL separado?

Richard Lark:

Bom, depende de como fica sua análise, você pode acabar misturando as coisas. Mas você poderia ser um pouco mais específico?

Oswaldo Teles Filho:

A minha pergunta é: se eu retirar R\$143 milhões do resultado divulgado consolidado vou ter o que representa a GOL, ou se tem algum erro nessa conta?

Richard Lark:

OK. O prejuízo consolidado de US GAAP, que comentávamos aqui em nosso *call*, e comentávamos em nosso *release*, foi R\$35 milhões no trimestre. E de US GAAP, o benefício fiscal fica reconhecido no resultado, ele fica contabilizado no ativo, como parte do acervo líquido adquirido; no acervo líquido de ativos e passivos que adquirimos na compra da VRG.

Eu recomendo que vocês... Bom, eu não sei qual é o seu objetivo, mas no que tange a prejuízo operacional, o prejuízo operacional da VRG no trimestre foi R\$94 milhões, e o prejuízo operacional no consolidado foi, aproximadamente, o mesmo valor.

Então, acho que no nível operacional você pode fazer o que está fazendo. Mas eu só destaco para vocês que nós comentamos nossos resultados consolidados. Extraordinariamente nesse trimestre, esses dados, em função da aquisição, foram divulgados em demonstrações financeiras, mas eu não acho muito relevante para os analistas e investidores gastarem muito tempo tentando analisar os resultados independentes de uma subsidiária nossa.

Seria como analisar em separado os resultados operacionais da nossa subsidiária GTA, que não é como a gente faz a gestão do nosso negócio. A gente faz a gestão dos resultados no consolidado; temos um Grupo que agora tem cinco empresas. E a gente faz uma gestão no consolidado, especialmente quando se fala de gestão de risco, gestão de caixa e gestão fiscal. É feito para maximizar os resultados e minimizar o risco no consolidado. Recomendo que vocês concentrem sua análise no consolidado.

Oswaldo Teles Filho:

OK. Era só, obrigado.

Vanessa Ferraz, ABN:

Bom dia. Minha pergunta é referente ao *guidance* que vocês estão dando para o trimestre, de um *yield* de R\$0,21 a R\$0,22 por quilômetro. Queria entender como vocês acham que vão conseguir chegar a esse *yield*, considerando que o 3T, acredito também, vai ser bastante conturbado para a empresa?

Como vocês estão vendo o *yield*, já agora nesse mês de agosto? O que vocês estão tendo em termos de reserva? O que vocês estão vendo daqui para frente? Se vocês pudessem explicar esse *guidance* de vocês para *yield*, seria ótimo.

Constantino de Oliveira Jr.:

Com relação ao *yield*, é importante colocar que desde o final do 2T já está ocorrendo uma recuperação dos *yields*. Nós percebemos uma redução brutal dos *yields* durante o princípio deste ano, 1T e 2T, dada a situação anormal que o setor vem passando ao longo desse período.

Naturalmente, retornando à normalidade, que é o que nós estamos percebendo que vem acontecendo nas últimas semanas, a tendência é de que a demanda também se estabilize dentro de uma normalidade, e a recuperação de *yields*, ou seja, os *yields* devem voltar ao patamar que permite à empresa buscar sua rentabilidade adequada, e o crescimento sustentável ao longo do tempo.

Essa recuperação já vem acontecendo desde o período de junho, e naturalmente que existe. O reflexo dessa recuperação do *yield* só aparece sobre a receita voada depois de um certo período.

Eu entendo que nós já começamos o 3T com *yields* equivalentes àqueles que nós estamos projetando. Caso nós não tenhamos nenhuma surpresa negativa, e eu confio que nós não teremos, a nossa expectativa é de que o *yield* projetado no *guidance* seja atingido, até porque nós já estamos em um nível que permite essa afirmação.

Vanessa Ferraz:

Está OK. Eu tenho uma outra pergunta: o Nelson Jobim estava falando em aumento da distância entre os assentos, ou seja, redução de assentos por aeronave. Como é que vocês estão... Claro que isso vai aumentar o CASK de vocês, mas o que seria isso? Seria uma redução de uma fileira por aeronave? Já tem alguma sinalização de como será feito isso, ou não? Se realmente vai ser implementado?

Constantino de Oliveira Jr.:

Nós ficamos sabendo dessa notícia, acredito que como você, através da imprensa. Oficialmente, nós não tivemos nenhum encontro, nenhuma mensagem oficial.

Acredito que o mercado deva se regular ao longo do tempo. Por exemplo, a nossa proposta através da Varig é exatamente oferecer um serviço diferenciado, com maior espaçamento entre as poltronas, com vôos diretos, menos dependência de conexão, talvez na linha daquilo que o Ministro Nelson Jobim entende que é o ideal para ele, por exemplo, pela sua estatura, pelo peso, e assim por diante.

Diante disso, é um movimento natural, e acho que nós temos que respeitar a demanda, ou seja, aquilo que é a vontade da demanda. Nós entendemos que existe espaço para esse tipo de produto, tanto é que estamos investindo no crescimento da Varig, acreditamos que ela tem condições de atender a demanda com esse perfil.

Mas, relacionado às declarações do ministro, nós não temos como comentar, até porque eu acho que isso depende de um aprofundamento maior na questão.

Vanessa Ferraz:

Está OK. Obrigada.

Caio Dias, Santander:

Bom dia a todos. Voltando à questão do ágio e do benefício fiscal, eu só perdi o segundo número. Os prejuízos acumulados de Varig são R\$400 milhões, dos quais R\$200 milhões já foram reconhecidos em BR GAAP, transitando pela DRE. Qual foi o tamanho do ágio? Essa é minha pergunta.

E, à medida que esse ágio e o benefício fiscal forem sendo amortizados daqui para frente, com que nível de imposto a gente pode trabalhar, em média, que a GOL deve pagar? Isso deve ter um impacto bastante positivo no sentido de redução de Imposto de Renda.

Richard Lark:

Bom dia, Caio. O que eu falei foi que a aquisição da VRG gerou aproximadamente R\$400 milhões de benefícios fiscais futuros. Uma parte disso a Companhia reconheceu em créditos fiscais de, aproximadamente, R\$200 milhões na aquisição da VRG; que em nossos resultados contábeis em US GAAP são parte do acervo líquido adquirido, e em BR GAAP foram reconhecidos nos resultados do trimestre.

Além disso, além dos créditos fiscais, a Companhia registrou um ágio líquido de quase R\$800 milhões, R\$788 milhões, para ser exato, em BR GAAP, cuja amortização poderá ser dedutiva contra futuros lucros.

Eu falo do crédito fiscal, mas o ágio gerou, aproximadamente, R\$400 milhões em benefícios fiscais, que vão ser usados no futuro, nos próximos anos.

Em termos de US GAAP, que são nossos resultados consolidados comentados, nós estamos operando este ano com uma alíquota estimada de Imposto de Renda de, aproximadamente, 27%, desde o 1T. E a gente não alterou isso ainda, em função da aquisição da VRG. Então, nossa visibilidade indica que vai continuar nessa faixa de 27% para 2007.

Tem potencial de ser melhor, se nós conseguirmos aproveitar esses créditos fiscais de ágio, amortizando-os, usando-os contra futuros lucros.

Caio Dias:

Está jóia. Mas você enxerga algo em torno de 20%, mais ou menos, de 2008 para frente? É mais ou menos o que eu tenho no meu modelo.

Richard Lark:

É o que eu falei, nós estamos operando em uma alíquota estimada de 27% agora, nas nossas projeções.

Caio Dias:

Está jóia. Ficou claro. Muito obrigado, Richard.

Marina Fernandes, Mauá Investimentos:

Eu queria saber: essas horas voadas por aeronave, como é que elas estão nesse 3T? Teve alguma mudança por causa dessa história de Congonhas, ou não mudou muito?

Constantino de Oliveira Jr.:

Em relação ao volume de horas voadas por aeronave, ele pode sofrer uma pequena redução, dado que nós cancelamos alguns vôos em função das restrições de Congonhas, e também transferimos alguns vôos para Guarulhos. Mas, por enquanto, nada significativo.

Nós estamos agora, neste momento, trabalhando na nova malha, para atender as determinações do CONAC junto à ANAC, a Agência Nacional de Aviação Civil, e aí, quando terminada essa nova malha, talvez nós possamos precisar o que vai acontecer com o nível de utilização das aeronaves.

Mas para o 3T, eu indicaria uma pequena redução no nível de utilização das aeronaves.

Marina Fernandes:

Está ótimo. Obrigada.

Beth Moreira, Agência Estado:

Boa tarde. Vocês comentaram sobre o impacto da crise no 2T, que foi um aumento nos custos, de R\$25 milhões, e perda de receita de R\$185 milhões. Queria saber qual vai ser o impacto do 3T, porque durante a apresentação o Barioni disse que não deve ter um impacto significativo, porque a empresa tem uma flexibilidade para se adaptar às mudanças que estão sendo exigidas. Eu queria saber o que vocês estão prevendo para 3T.

Richard Lark:

Houve um pouco de queda de receita em julho, por causa dos transtornos. Nós também, voluntariamente, suspendemos vendas de passagens em Congonhas por alguns dias no final de julho.

As nossas vendas futuras estavam operando em níveis normais. A queda foi muito mais relacionada com os passageiros comprando passagens no último minuto para viajar. Essa foi uma receita perdida no mês de julho, mas somente, acho, foi uma demanda reprimida, que poderia voltar a ser consumida em serviço de transporte aéreo, em função de maior estabilidade e a certeza de que não vai haver cancelamentos e atrasos nos aeroportos.

Então, essa perda de receita em julho ainda poderia ser recuperada dentro do 3T.

Beth Moreira:

Certo. Uma outra coisa que eu gostaria de saber: vocês não fizeram menção em relação à expectativa de crescimento da demanda para o setor como um todo em 2007, que, inicialmente, era entre 13% e 15%. Vocês fizeram alguma revisão?

Richard Lark:

Do que projetamos sobre quanto a indústria doméstica vai crescer?

Beth Moreira:

Isso.

Richard Lark:

Não, nossas projeções, em função da nossa análise de demanda, de *yields*, de economia brasileira, continuam na faixa de 12% para este ano.

Beth Moreira:

12% para 2007, então. Vocês comentaram também de alcançar *breakeven* para a VRG dentro de três meses. Mas vocês tinham comentado isso já no 1T, durante o *conference* para comentar os resultados do 1T...

Constantino de Oliveira Jr:

Desculpa, sem querer te interromper. Teve um problema técnico aqui, você pode começar novamente? Eu não entendi o começo da sua pergunta.

Beth Moreira:

Vocês comentaram no 1T que previam o *breakeven* para as rotas domésticas da VRG dentro de três meses, e hoje vocês repetiram, dentro de três meses alcançar o *breakeven*. Aí deve ser internacional e nacional, não sei. Eu queria que vocês detalhassem um pouco mais isso. Foi adiada um pouco essa expectativa? O que está atrapalhando?

Constantino de Oliveira Jr.:

Na verdade, quanto a gente separa rota doméstica e internacional, nós não temos divulgado essa projeção.

Nas rotas domésticas, a demanda pelos serviços da Varig tem crescido a contento, como nós colocamos aqui na nossa apresentação. Nós chegamos a atingir 75% de ocupação nas rotas domésticas no mês de junho, e isso, naturalmente, eu diria que nos permite atingir o *breakeven* nas rotas domésticas.

Mas não é essa a forma que nós temos divulgado. O que nós estamos afirmando hoje é que toda a empresa, incluindo os vôos internacionais, inclusive o vôo que nós iniciamos

em junho entre Galeão e Frankfurt, no longo curso, a empresa como um todo deve atingir o *breakeven* durante o 3T.

Se eu não me engano, essa era nossa expectativa inicial. Talvez até nós até estejamos antecipando um pouco a expectativa de *breakeven*, para o 3T, para a empresa como um todo.

Beth Moreira:

Está OK. Muito obrigada.

Maeli Prado, Folha de São Paulo:

Olá, bom dia. Eu queria saber se vocês têm uma estimativa de quanto os vôos de até duas horas representam da receita da GOL, em Congonhas? Foi uma estimativa divulgada pela TAM, eu queria saber se vocês podem divulgar também.

Constantino de Oliveira Jr.:

Olha, Maeli, eu não tenho esse número na mão, para te passar. Mas hoje, a maior parte, ou significativamente, o grande volume de passageiros embarcados em Congonhas visa, exatamente, atender vôos dentro desse raio de 1.500Km.

Maeli Prado:

É a maior parte da receita da Companhia, então, que fica neste intervalo de duas horas dos vôos?

Constantino de Oliveira Jr.:

É, sem dúvida. Eu não tenho condições de precisar quanto, mas é, com certeza é a maior parte do volume. Eu diria mais de dois terços.

Maeli Prado:

Ou seja: essa medida do Governo não vai dar um impacto tão grande para a receita da Companhia?

Constantino de Oliveira Jr.:

Na medida em que, desculpa a redundância, essas medidas do Governo impactam toda a indústria, naturalmente haverá uma modificação no fluxo de passageiros. Ou seja, passageiros que antes passavam por Congonhas agora vão passar por Guarulhos, ou até por Galeão, quando se fala de conexão, além de Brasília, Confins e Campinas, que são alternativas.

Pode haver uma mudança nesse fluxo, mas nós não acreditamos que essas mudanças vão impactar no volume de passageiros, ou até no nível de serviço. E quando a gente fala no nível de serviço, elas podem até melhorar o nível de serviço para os passageiros, indicando uma maior pontualidade, à medida que esse aeroportos são maiores, com uma melhor infra-estrutura.

Elas devem impactar, então, o fluxo dos passageiros, e não o resultado de determinada empresa, à medida que essa medida afeta a todas as empresas. Seria diferente se, isoladamente, uma empresa tomasse a iniciativa de excluir seus vôos de Congonhas.

Maeli Prado:

Certo. E eu queria também saber: o SNEA já comentou alguma coisa na linha de processar o Governo pelas perdas desde o início do caos aéreo. Eu queria uma estimativa de perda de receita, prejuízo, custos maiores, desde o início do caos aéreo, para a GOL.

Isso eu não estou falando só dos dois primeiros trimestres, é desde o final do ano passado. Se vocês têm uma estimativa de quanto vocês gastaram a mais, ou quanto deixaram de ganhar, com o caos aéreo. E se vocês pretendem, também, entrar nesse processo contra o Governo.

Constantino de Oliveira Jr.:

A maior parte do impacto que nós tivemos está relacionada à perda de receita. Ou seja, a expectativa de receita não foi atendida.

As despesas também, sem dúvida, aumentaram bastante. Os nossos aviões voam mais hoje para cumprir a mesma agenda de vôos, o mesmo mapa de rotas. Quer dizer, nós precisamos de algumas horas a mais de vôo, o que gera horas extras, custo maior com pessoal, custo maior com combustível. Em função dos vários transtornos que nós tivemos, o volume de acomodações de passageiros também cresceu, tanto refeições quanto hospedagem. Mas eu não tenho, agora, condições de precisar qual é esse valor.

Com relação à iniciativa de buscar de volta essa perda de receita, ou esse aumento de custo, é muito cedo para a gente precisar alguma coisa. Nós estamos muito mais focados em trabalhar e em re-estabelecer a normalidade do sistema, do que buscar culpados ou a recuperação desse *spread*.

Até porque essa é uma discussão bastante longa, e nós confiamos no bom senso das autoridades para, acima de tudo, voltar à normalidade do setor, resgatar a confiança dos clientes e permitir com que a indústria aérea brasileira inclua cada vez mais pessoas viajando, e tenha condições de crescer de maneira sustentável.

Maeli Prado:

Está certo. E eu tenho uma terceira pergunta, até aproveitando a presença do Comandante Barioni. A gente tem uma informação de que a GOL, desde antes do acidente da TAM, havia determinado que os pilotos não pousassem em Congonhas com o reverso pinado, principalmente em situação de chuva. Eu queria confirmar essa orientação, na verdade.

David Barioni:

Bom dia, obrigado pela pergunta. Nós temos uma política conservativa em relação aos itens pendentes em manutenção. Então, de fato, já há muitos anos nós temos uma política interna de não operar em Congonhas com reversores não-operantes.

Maeli Prado:

Há quanto tempo, Comandante?

David Barioni:

Já faz uns três anos que a gente opera com essa... Ou mais, acho que já faz quatro anos. Eu não tenho essa data aqui para te passar, mas já faz mais de três anos, com certeza.

Maeli Prado:

Devido ao tamanho da pista, basicamente?

David Barioni:

A pista é suficiente, a pista de Congonhas não tem problema algum. O que acontece é que nós sempre fazemos uma análise de itens pendentes em manutenção versus condição do aeroporto em que se opera. Então, não é simplesmente pela condição da pista, porque a pista de Congonhas é boa. É que nós temos uma política de, em qualquer pista menor do que um determinado tamanho, operarmos com o avião com 100% de operacionalidade. É uma política conservativa que nós temos na casa.

Maeli Prado:

Está certo. Obrigada, Comandante.

André Magnabosco, InvestNews:

Boa tarde. Eu gostaria só de detalhar, saber um pouco mais da empresa, quais as razões levantadas pela empresa para essa revisão de projeção, tanto de receita quanto de taxas de ocupação. Acredito que o caos aéreo seja a base fundamental, mas eu queria saber quais os outros detalhes que estão inclusos nessa revisão.

Richard Lark:

Não tem outros detalhes, é basicamente isso. Nós estamos incorporando os resultados de VRG Linhas Aéreas S.A. aos nossos resultados consolidados agora, daqui até o final do ano.

Também já temos sete meses incorridos no ano, e estamos calibrando nossas projeções para nossas expectativas, o que nós fazemos voluntariamente para compartilhar com nossos investidores.

Nossas visões sobre o [inaudível] também facilitam, permitem a gente falar com os investidores em uma forma de igualdade sobre como estamos pensando em termos de premissas e *key drivers* das nossas projeções para o ano. Mas, basicamente, são em função das expectativas de capacidade, que são de crescimento de ASK que temos no nosso *release*, que chega a fechar o ano com aproximadamente 80% de crescimento para o final do ano, com a expectativa de uma ocupação que fecha o ano em uma faixa de 8% a 10%, em termos de ocupação.

A gente acha que nosso CASK, sem combustível, possivelmente daqui até o final do ano, vai ficar na faixa de R\$0,08 por ASK nos resultados consolidados com a VRG, e que

vamos continuar com uma recuperação dos *yields*, que é uma das principais premissas de *drivers* que estamos dando em termos de recuperação de nossas margens operacionais.

Os *yields* vêm se recuperando desde junho. Mas mesmo assim, no ano a ano, eles vão mostrar uma queda de aproximadamente 12%, em 2007 versus 2006.

O nosso RASK deve mostrar uma queda de cerca de 18% no ano inteiro de 2007, comparando com 2006.

Essas são as principais premissas de revisão de nossas projeções financeiras para o ano de 2007.

André Magnabosco:

Deixa eu entender: aqui na casa de receita, por exemplo, vocês revisaram. Estava em, mais ou menos, R\$6 bilhões, e agora vocês revisaram para entre R\$5,5 bilhões e R\$5,7 bilhões. Essa revisão... A empresa acredita que o caos aéreo pode ser responsável, sozinho, por uma perda de receita de R\$500 milhões? Ou é o resultado da Varig no 2T, ou é algum outro fator que possa ter reduzido essa projeção de receita?

Richard Lark:

Não é perda de receita. Nós revisamos as nossas expectativas para taxas de ocupação, revisamos em 2 p.p. a 4 p.p. menores do que a nossa estimativa anterior, o que, basicamente, é a principal diferença. Esse é um resultado, em nossas expectativas, que está sempre sendo revisado, sobre nossos negócios e nossas empresas.

As expectativas para as taxas de ocupação, daqui até o final do ano, incluindo o lançamento dos vôos internacionais de longo percurso da VRG, que devem levar de seis a nove meses para atingir níveis, em termos de taxas de ocupação é satisfatórios para nós.

E também, no ano já incorrido, o mês de julho ficou abaixo de nossas expectativas em termos de geração de receita. Julho é o mês mais importante do ano, seguido por dezembro e janeiro, no nosso negócio. Em termos de geração de receita, taxas de ocupação e *yields*, esse ficou abaixo das expectativas pelos eventos que aconteceram durante o mês de julho.

Então, essa revisão também está refletindo o desempenho do mês de julho, que ficou abaixo de nossas expectativas.

André Magnabosco:

Então, só para concluir essa dúvida, a revisão da taxa de ocupação, a revisão da receita, reflete o problema do setor aéreo brasileiro, reflete os problemas registrados em julho. A questão de a empresa tentar trabalhar com aeronaves maiores também tem relevância nesse aspecto, ou não?

Richard Lark:

No mercado doméstico, a gente não está trabalhando com aeronaves maiores. Se você está falando do lançamento dos vôos para o mercado europeu, Cidade do México e

Santiago, que vão acontecer nos próximos meses com aeronaves 767-300, sim, está incluindo nossas expectativas de taxas de ocupação e resultados do lançamento desses vôos, que vai levar um certo período para obter uma maturidade em termos de ocupação, *yields*, geração de ASK, vamos dizer, o lançamento desses vôos internacionais sob a marca Varig.

André Magnabosco:

Está ótimo, Richard. Obrigado.

Érica Ribeiro, O Globo:

Olá, boa tarde a todos. A minha pergunta seria relacionada a tarifas. Diante de toda essa alteração que vai ser necessária, no setor aéreo como um todo e nas Companhias aéreas especificamente. Eu queria saber se isso pode gerar, futuramente, e em quanto tempo, um aumento nas tarifas domésticas.

E a segunda pergunta, já emendando, sobre as reuniões das Companhias aéreas com o CONAC, o DCEA, a ANAC, para discutir a nova malha aérea: já existe algum avanço, já se pensa quais seriam os novos *hubs* que o país poderia ter, além de, hoje, São Paulo e Brasília? Obrigada.

Constantino de Oliveira Jr.:

Boa tarde, a evolução da nova malha ainda está em andamento. Nós demos início, houve algumas reuniões. Existem no Brasil alguns *hubs* naturais, até por uma questão geoeconômica que, eu diria, além de São Paulo, naturalmente, onde eu incluo Guarulhos e Campinas, nós temos Galeão, Brasília e Confins como *hubs* naturais.

Levando isso em consideração, e além disso, nós temos que levar em consideração também – é importante colocar isso – o desejo da demanda. Ou seja, não adianta a gente transferir *hub* para algum destino que o passageiro não tenha intenção de voar. Então é importante. Não é por desejo nosso, por vontade própria, que a gente transfere *hub*.

O *hub* é transferido na medida em que a demanda indica que aquele é o destino para o qual as pessoas têm intenção de viajar. Então, a gente tem que levar isso em consideração.

E eu acho que levando isso tudo em consideração, continuam sendo esses os *hubs* naturais no país, que seriam Galeão, no Rio de Janeiro, Confins, em Belo Horizonte, e Brasília, como você mesmo colocou.

Érica Ribeiro:

Está certo. E quanto à segunda pergunta, sobre o aumento de tarifas?

Constantino de Oliveira Jr.:

O aumento de tarifas vai depender muito de como vai se comportar essa nova malha. Eu diria que, na média, nós não devemos esperar aumento de tarifa. Pode haver uma diferenciação entre, por exemplo, Congonhas e Guarulhos, no caso de São Paulo.

Por quê isso? Porque Congonhas passará a ser um aeroporto com ligações diretas, e naturalmente isso vai permitir um melhor nível de serviços, e, além disso, se torna um aeroporto atraente para os passageiros com destinos de negócios.

Eu diria o seguinte, na verdade: a produtividade que nós alcançamos com as operações em Congonhas deve ser reduzida. Com isso, nosso custo, na operação específica de Congonhas, deve ter um pequeno aumento, e esse aumento pode ser reforçado nas tarifas.

Nada extremamente significativo, mas o mais provável – eu não estou afirmando isso com certeza – mas o mais provável é que nós vamos perceber exatamente isso, uma diferenciação entre o valor das tarifas de Congonhas e de Guarulhos. Até porque Congonhas tem uma característica de aeroporto central.

Érica Ribeiro:

Deixa eu entender, então: os vôos que saírem de Congonhas vão ter um valor para o usuário mais caro do que os que estão saindo de Guarulhos. É isso?

Constantino de Oliveira Jr.:

Os vôos de Congonhas, provavelmente, vão representar um custo maior que o custo de Guarulhos, eu diria. Por quê essa questão de custo? Porque Congonhas oferece algumas restrições. Na medida em que nós tiramos as conexões de Congonhas, a produtividade das aeronaves que operam nesse aeroporto cai. Quando ela cai, isso impacta diretamente nos nossos custos, e isso deve ser de alguma forma compensado, através das tarifas.

O que não acontecerá em Guarulhos. Talvez, até, pelo contrário: Guarulhos vai nos permitir uma redução de tarifa, o que manterá o estímulo de demanda nesse aeroporto. Ou seja, nós teremos duas portas de entrada, dois aeroportos de entrada em São Paulo, Guarulhos e Congonhas, e como eu coloquei na minha fala: a média de tarifa nos aeroportos, a média de tarifas para se acessar São Paulo, não deve mudar. O que deve haver é uma diferenciação entre Congonhas e Guarulhos.

Érica Ribeiro:

E isso está previsto para algum período? Até o fim do ano?

Constantino de Oliveira Jr.:

Tão logo a gente tenha a malha definida, que é o que nós estamos discutindo hoje, nós teremos condições de te afirmar quando e como isso deve acontecer.

Érica Ribeiro:

Então não dá para especificar, neste momento, valores? Percentuais?

Constantino de Oliveira Jr.:

Definitivamente, não.

Érica Ribeiro:

Está certo. Muito obrigada.

José Sérgio Osse, Valor Econômico:

Boa tarde. Só pegando o gancho da malha: vocês não têm uma idéia de quando a malha de vocês vai estar redefinida, é isso? Vocês ainda não têm uma previsão de quando isso vai acontecer?

Constantino de Oliveira Jr.:

Não, isso deve acontecer dentro de 60 dias, de acordo com a determinação do CONAC; nós estamos trabalhando para isso. Eu não tenho condições de afirmar para você o dia exato em que isso vai estar pronto.

Nós estamos trabalhando, nossa área de planejamento hoje está totalmente dedicada a isso, a essa adequação, atendendo às determinações do CONAC, e esperamos que essas alterações ocorram tão logo quanto possível.

José Sérgio Osse:

E nessa redefinição da malha de vocês, vocês estão indo além das exigências do CONAC para tentar ganhar um diferencial na malha, estabelecendo *hubs* diferentes para vôo ponto a ponto, ou vocês estão neste momento só seguindo as determinações deles?

Constantino de Oliveira Jr.:

José, como eu coloquei: a determinação de *hub* tem que respeitar o fluxo de passageiros. Não existe diferenciação de *hub* quando você não tem a intenção do passageiro de chegar àquele destino. Não sei se eu estou me fazendo entender.

José Sérgio Osse:

Acho que eu formulei mal a pergunta. O que eu quero saber é se vocês estão indo além das determinações do CONAC de mudar vôos de Congonhas para outros aeroportos, se vocês estão tentando buscar alguma coisa que possa dar vantagem a vocês nessa redefinição da malha, que vá além da exigência deles.

Constantino de Oliveira Jr.:

Eu não tenho condições de te precisar isso agora, até porque eu não tenho conhecimento de como nossos concorrentes estão planejando a malha deles neste exato momento.

Mas, naturalmente, houve uma determinação do CONAC para que houvesse alteração da malha, nós estamos trabalhando nesse sentido, e se houver a possibilidade de nós melhorarmos, aprimorarmos esse desenvolvimento, no sentido de criar um diferencial, um atrativo para os nossos passageiros, nós faremos, sem dúvida nenhuma.

José Sérgio Osse:

Mas, no momento, vocês não identificaram nada, ainda?

Constantino de Oliveira Jr.:

Não, ainda não.

José Sérgio Osse:

OK. Uma outra coisa, só uma dúvida: no começo da apresentação, muito provavelmente pode ser um erro meu, eu vi que vocês têm planos para terminar o ano com 97 aviões no consolidado, é isso?

Constantino de Oliveira Jr.:

Perfeito.

José Sérgio Osse:

Então, aqui vocês têm, no plano de frota, na apresentação, são 103. Esses seis aviões estão aonde?

Constantino de Oliveira Jr.:

Esses seis aviões... Aí é uma questão de cronologia. Nós temos alguns ajustes ainda a serem feitos, mas a apresentação precisaria ser atualizada. Nossa expectativa é de terminar o ano, realmente, com 97 aeronaves em operação.

José Sérgio Osse:

Então, na verdade isso é bem o gancho para essa pergunta que eu quero fazer para vocês: vocês estão diminuindo o ritmo de recebimento de aeronaves por conta desse problema todo no Brasil, ou isso era algo que já estava encaminhado?

Constantino de Oliveira Jr.:

Na verdade, é uma questão até em termos de crescimento. Nós estamos recebendo 737-800 na frota da Varig, o que nos permite uma maior oferta de assentos/km. Em termos de produtividade, nós estamos mantendo uma expectativa de 80% ano sobre ano.

Observando também a diferença na forma de divulgação, 97 aeronaves operacionais no final do ano, e até 103 aeronaves na frota total. É uma pequena diferença.

José Sérgio Osse:

Podem ser seis em manutenção, por exemplo?

Constantino de Oliveira Jr.:

Exato.

José Sérgio Osse:

E só uma última dúvida, essa é muito pequena: na demonstração de resultado em BR GAAP, aqueles R\$243 milhões que aparecem na linha de Imposto de Renda e

contribuição social, isso é o crédito fiscal que vocês tiveram com a VRG, esses R\$200 milhões?

Richard Lark:

De qual linha?

José Sérgio Osse:

De Imposto de Renda e contribuição social, em BR GAAP.

Richard Lark:

Como parte desses, sim, nós consolidamos um crédito fiscal.

Constantino de Oliveira Jr.:

Desculpa, Richard, sem querer te interromper, só para voltar à questão da frota. 97 aeronaves é o final do 3T. No final do ano, são 103.

José Sérgio Osse:

Então, a apresentação está certa?

Constantino de Oliveira Jr.:

A apresentação está certa, e a nossa colocação de 97 está relacionada ao fim do 3T.

Richard Lark:

E dentro ele contém impactos de benefícios fiscais gerados na aquisição de VRG.

José Sérgio Osse:

Inclusive aqueles R\$200 milhões que vocês reconheceram?

Richard Lark:

Incluindo, sim.

José Sérgio Osse:

OK. Era só isso. Obrigado.

Operadora:

Não havendo mais perguntas, devolvemos a palavra à Companhia, para suas considerações finais.

Constantino de Oliveira Jr.:

Mais uma vez, muito obrigado pelo seu interesse na GOL. Continuamos comprometidos com o nosso objetivo de simplificar o transporte aéreo, tornando-o mais conveniente e acessível a todos, ao mesmo tempo em que geramos valor para os nossos acionistas e colaboradores.

A GOL está popularizando o transporte aéreo no Brasil, na América do Sul e no mundo, por meio da expansão de seus negócios, inovação em serviços de qualidade, eficiência operacional, gestão de custos e preços competitivos.

Na GOL, nosso slogan é “Aqui, todo mundo pode voar”.

Se tiverem alguma pergunta, procurem o nosso departamento de Relação com Investidores. Vocês também podem visitar nossa sessão de RI no nosso website, www.voegol.com.br/ir. Muito obrigado, tenham um bom dia.

Operadora:

Isso conclui a chamada conferência. Podem desligar agora.