

GOL

Linhas aéreas inteligentes



Voo	Destino
7457	BUENOS AIRES
1563	SÃO PAULO
1506	RIO DE JANEIRO
1240	PORTO ALEGRE
2330	SALVADOR
2500	BRASILIA
	BELEM

RELATÓRIO ANUAL 2008



Sumário


1

A COMPANHIA

PERFIL CORPORATIVO	4
MISSÃO, VISÃO E VALORES	5
DESTAQUES OPERACIONAIS E FINANCEIROS	6


2

EFICIÊNCIA

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO	7
OBJETIVOS E ESTRATÉGIAS	9
INVESTIMENTOS E PERSPECTIVAS	11


3

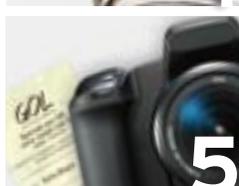
RESULTADOS

DESEMPENHO OPERACIONAL	12
DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MD&A)	20


4

DIFERENCIAIS

ATIVOS INTANGÍVEIS	24
SERVIÇOS	27
TECNOLOGIA	28
PREMIAÇÕES	30


5

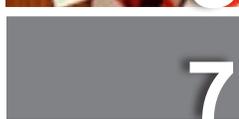
TRANSPARÊNCIA

GOVERNANÇA CORPORATIVA	31
AÇÕES DA GOL COMO INVESTIMENTO	36
GESTÃO DE RISCOS	38


6

SUSTENTABILIDADE

GESTÃO DE PESSOAS	39
RESPONSABILIDADE CORPORATIVA	42


7

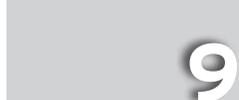
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

47


8

GLOSSÁRIO

96


9

INFORMAÇÕES CORPORATIVAS

97

A COMPANHIA PERFIL CORPORATIVO



A GOL foi criada em 2001 baseada na missão de popularizar e democratizar o transporte aéreo no Brasil e na América do Sul. Sua estratégia é voltada para o crescimento rentável resultante de uma estrutura de baixo custo e alta qualidade no atendimento ao cliente, o que permite oferecer tarifas reduzidas e, conseqüentemente, uma opção de transporte acessível a todos.

Graças a essa estratégia, mais de 10 milhões de pessoas tiveram a oportunidade de viajar pela primeira vez de avião. O que contribuiu também, foi a opção de o cliente parcelar seu pagamento em até 36 vezes por meio do programa VOE FÁCIL, tendo a oportunidade de comprar passagens com preços e condições de parcelamentos até abaixo aos das rotas de ônibus interestaduais.

A GOL já transportou mais de 100 milhões de passageiros desde o início de suas atividades. Com cinco fortes marcas – GOL, VARIG, SMILES, VOE FÁCIL e GOLLOG – a Companhia alcançou mais de 40% de participação de mercado.

Para a construção dessa história de conquistas e crescimento, a Companhia conta com aproximadamente 16 mil colaboradores e uma frota jovem, moderna e padronizada de 1064 aeronaves Boeing 737, as mais seguras e confortáveis da classe, para operar cerca de 800 voos diários para 49 destinos que conectam as mais importantes cidades do Brasil e os 10 principais mercados internacionais da América do Sul.

O alcance de sua missão e a expansão de seus negócios foram fortalecidos com a aquisição da VRG Linhas Aéreas S.A.

em 2007, que permitiu o incremento da capilaridade operacional da GOL, além do aumento de presença em destinos estratégicos que concentram a maior parte dos passageiros que viajam a negócios. Com a aquisição, a Companhia também passou a contar com o programa de milhagem SMILES para atender tanto os passageiros que usam o transporte aéreo para negócios quanto aqueles que o utilizam para o lazer. Com o SMILES, a GOL tem a oportunidade de penetrar ainda mais no mercado de viagens executivas.

Além do forte crescimento com rentabilidade e da democratização do transporte aéreo, outro marco na história da GOL é a utilização de alta tecnologia. A Companhia revolucionou o setor de aviação civil brasileiro ao concentrar suas vendas na internet e ao introduzir o conceito de *check-in* inteligente pela web, além de ter sido a primeira empresa brasileira a viabilizar o processo de *check-in* inteiramente pelo celular.

**Desde a sua criação,
em 2001, a GOL já
transportou mais
de 100 milhões de
passageiros**

Com um modelo de negócios baseado em estruturas, sistemas e controles que privilegiam a qualidade dos serviços, a alta tecnologia, a segurança e a padronização da frota, bem como a motivação e a produtividade de sua equipe, a GOL se firmou como uma empresa diferenciada em seu setor de atuação.

Ao longo do ano de 2008, a Companhia concluiu uma profunda transformação interna, promovendo a unificação e a modernização de suas operações, sistemas e processos, tornando-a preparada para continuar seu processo de crescimento para os próximos anos.



Missão

Prover transporte seguro de pessoas e cargas, sustentado pelo trinômio: baixo custo, baixo preço e excelência na qualidade por meio de soluções inovadoras, buscando maximizar os resultados para os seus clientes, acionistas e colaboradores e para a sociedade.

Visão

Superar-se e ser reconhecida, até 2010, como a empresa que popularizou o transporte aéreo com qualidade e preço baixo na América do Sul.

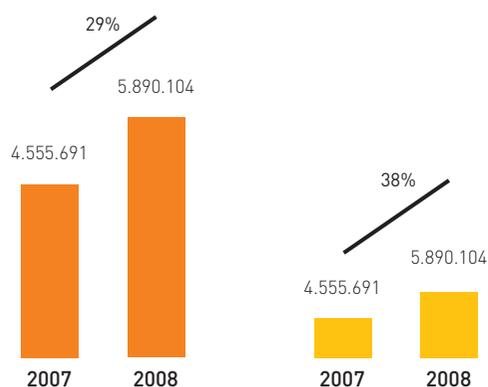
Valores

Desenvolver seus negócios com base em ações originais, criativas, éticas e justas, focadas em resultados sustentados e duradouros, que se traduzam para os clientes em serviços de alta qualidade com preços baixos. Para os colaboradores, respeito, crescimento, reconhecimento profissional, incentivo ao exercício da solidariedade e cumprimento da responsabilidade social e ambiental.

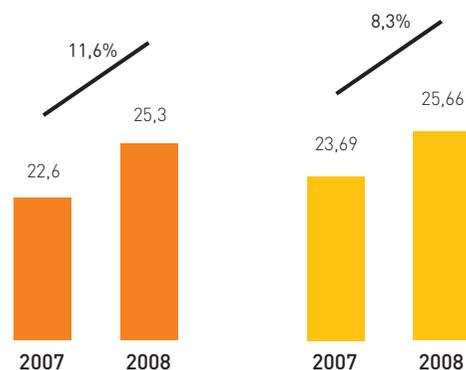
DESTAQUES OPERACIONAIS E FINANCEIROS

- A Companhia concluiu em 2008 com sucesso o processo de integração das operações de GOL e VARIG, eliminando sobreposição de rotas e horários e melhor utilização dos slots em Congonhas.
- Como parte do programa de renovação da frota 11 aeronaves Boeing 737-300 foram substituídas por aeronaves Boeing Next Generation, sendo sete Boeing 737-700 e quatro 737-800.
- O SMILES, maior programa de milhagem da América do Sul, foi estendido para a empresa unificada.
- Confirmando seu nível de segurança operacional, a GOL foi bem avaliada na certificação IOSA.
- Mais de 25 milhões de passageiros foram transportados, um acréscimo de 11,6% sobre o ano anterior.
- 104 aeronaves Boeing 737 operaram 800 voos diários para 49 destinos no Brasil e nos 10 principais mercados da América do Sul.
- A Companhia iniciou sua atuação no transporte de cargas, com a GOLLOG, que passou a oferecer novos serviços neste segmento. No ano foram transportadas 65 mil toneladas de cargas.
- A plataforma tecnológica passou por mudanças importantes, com substituição de alguns sistemas por outros mais modernos e integrados.
- Em processo de ampliação, o Centro de Manutenção de Aeronaves em Confins (MG) recebeu investimentos significativos em 2008.
- A receita operacional líquida da GOL aumentou 29% em 2008, para R\$ 6,4 bilhão.
- A Companhia registrou perdas operacionais de R\$ 88,6 milhões em 2008, comparado com o lucro operacional de R\$ 9,9 milhões em 2007.
- O prejuízo líquido somou R\$ 1,2 bilhão em 2008 ante o lucro de R\$ 167,3 milhões em 2007.

Composição da Receita Líquida (em R\$)

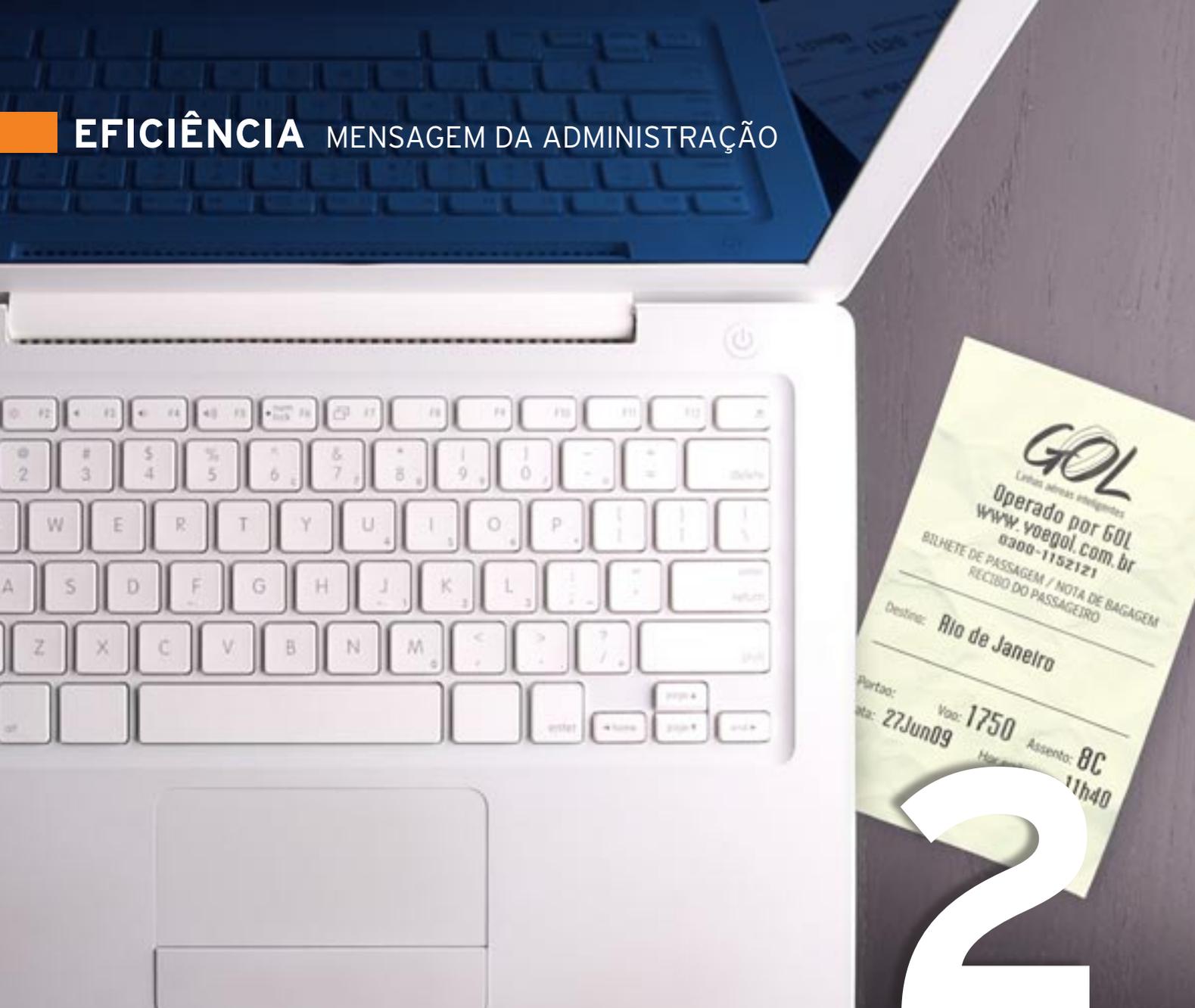


Transporte de Passageiros (em milhões)



■ Transporte de passageiros
■ Carga e outros

■ Passageiros-quilômetro transportados
■ Passageiros embarcados



O ano de 2008 foi caracterizado por uma significativa transformação na GOL, visando fortalecer os pilares que sustentam o conceito de baixo custo e baixo preço da Companhia. Investimos fortemente na padronização da frota, em tecnologia, na qualificação e motivação da equipe e tivemos como maior desafio a unificação de duas companhias (GOL e VARIG) com culturas e estruturas de serviço diferentes, porém complementares.

Tal integração nos permitiu aproveitar as melhores características de cada empresa, o que resultou em uma Companhia única e fortalecida, operando em plataforma de baixo custo e com oferta de serviços diferenciados. Estamos orgulhosos de termos conseguido em tão curto espaço de tempo superar esse desafio.

Para aproveitar as sinergias entre as duas empresas, eliminamos a sobreposição de rotas e horários entre GOL e VARIG e passamos a utilizar melhor nossos slots em Congonhas. Desta forma, os passageiros ganharam mais opções de voos, com frequência diária a cada meia hora na ponte aérea Rio-São Paulo. Em agosto, interrompemos os voos de longo curso da VARIG, como parte da estratégia de reposicionamento da marca, que passou a operar exclusivamente aeronaves 737 em voos de curta e média distância para quatro destinos na América do Sul.

A nova malha aérea integrada, mais equilibrada, focada no mercado doméstico e da América do Sul com frequências balanceadas, permitiu incrementar a oferta de rotas em mercados já consolidados e viabilizou a criação de ligações diretas entre

idades que até então não estavam conectadas pelo antigo sistema. Assim, a Companhia garante sua presença nos principais centros geradores de tráfego na região em que atua.

Nas áreas operacionais, passamos a utilizar um único estoque, padronizamos a manutenção de aeronaves e alocamos mais adequadamente os colaboradores (com a padronização de cargos, funções e salários). As mudanças incluíram a revisão e modernização de alguns sistemas estruturais da Companhia, como o de reservas e *check-in*, com mais opções de horários para os passageiros, maior estabilidade nos períodos de grande utilização e redução de custo.

Entre os novos serviços, inauguramos a classe *Comfort*, que disponibiliza uma série de diferenciais aos clientes, como maior espaço entre poltronas, *check-in* exclusivo, maior variedade nos pratos servidos e entretenimento individual a bordo. Ao mesmo tempo, estendemos o SMILES, maior programa de milhagem da América do Sul, que hoje conta com mais de seis milhões de participantes cadastrados, para a empresa unificada, visando aumentar a atratividade da Companhia para os passageiros que buscam diferenciais na escolha da companhia aérea.

No ano de 2008, também iniciamos com a GOLLOG nossa atuação no segmento de cargas expressas, com o lançamento do serviço GOLLOG Próximo Voo, que atende os clientes que têm maior urgência, podendo despachar sua carga no primeiro voo disponível e retirá-la no aeroporto de destino, em até duas horas, a partir da chegada da aeronave. Para 2009, contamos com o desenvolvimento de novos serviços de transporte de carga, como o *GOLLOG Express*.

Além das transformações estruturais e do lançamento de novos serviços, outro foco da Companhia é se manter como uma das empresas mais eficientes e seguras do mundo. Para isso, continua investindo fortemente na modernização de sua frota, composta por Boeings 737, com idade média de 6,8 anos. Modernas, seguras e confortáveis, as aeronaves têm custo de manutenção reduzido, baixo consumo de combustível e excelentes índices de eficiência operacional. Esse foi um dos quesitos que nos garantiu a excelente avaliação que obtivemos de representantes da IATA (*International*



Air Transport Association) no processo de certificação IOSA (*Operational Safety Audit*), iniciado em 2008.

Desde o início de nossas operações, em janeiro de 2001, temos contribuído para democratizar o setor aéreo no Brasil e na América do Sul. O resultado de todos os nossos esforços durante esses oito anos de história e, sobretudo, das significativas mudanças ocorridas em 2008, se reflete em uma Companhia fortalecida e preparada para superar os desafios presentes e futuros, com o vigor e a prosperidade necessários para trazer mais benefícios aos clientes e maior rentabilidade aos acionistas. Acreditamos que um bom serviço, aliado a custos competitivos, nos permitirá conquistar ainda mais passageiros e sermos uma das empresas aéreas mais admiradas do Brasil.

Este Relatório Anual é um resumo dos acontecimentos de 2008 e uma oportunidade para ampliarmos nossa prestação de contas e para agradecermos a todos aqueles que confiaram em nossa estratégia de negócios e que contribuem com a nossa história.

Constantino de Oliveira Junior
Constantino de Oliveira Junior
 Diretor-presidente

OBJETIVOS E ESTRATÉGIAS

A principal meta da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. é se manter referência mundial em transporte aéreo de baixo custo e baixa tarifa. Para tanto, investe na padronização das aeronaves, na utilização inteligente de seus ativos e em modernos sistemas operacionais e capacitação permanente de sua equipe. Sua frota – composta predominantemente por modernas aeronaves Boeing 737 *Next Generation* – é submetida a um criterioso programa de manutenção, pautado pela excelência e adoção de conceitos operacionais para obter o melhor aproveitamento e planejamento de rotas, de acordo com a demanda do mercado.

Já a estratégia da GOL tem como base a busca pela expansão e popularização do transporte aéreo na América do Sul, por meio da promoção de uma política de baixa tarifa e baixo custo, sem abrir mão da qualidade e da segurança.

Para continuar em linha com as metas traçadas, a Companhia passou por uma transformação em 2008 ao reorganizar suas duas subsidiárias operacionais (GOL Transportes Aéreos S.A. e VRG Linhas Aéreas S.A.) em uma única companhia aérea controladora das marcas GOL, VARIG, GOLLOG, VOE FÁCIL e SMILES. Finalizado em 19 de outubro, esse processo resultou em uma empresa que transportou mais de 25 milhões de passageiros em 2008 e 65 mil toneladas em cargas.

É importante ressaltar as novas possibilidades que a VARIG agregou à Organização. Após a aquisição, o grupo aumentou os direitos de operar rotas e *slots*, ganhou espaço físico, *know-how* da empresa aérea mais antiga do país e uma equipe bem treinada. Além disso, a VARIG é uma marca reconhecida no mundo todo, à qual se atribuem valores positivos como expe-

riência, eficiência, segurança, bom atendimento e produtos de alto valor agregado, como seu programa de milhagem SMILES. Com mais de seis milhões de participantes cadastrados, o programa é um diferencial importante para a Companhia.

Como parte da reestruturação, a GOL implementou uma malha aérea integrada, o que aumentou a rentabilidade das operações. A nova malha, que contempla a estrutura unificada na Companhia, eliminou a sobreposição de rotas e horários entre GOL e VARIG (inevitáveis nas operações separadas), aumentando a eficiência do uso dos slots no aeroporto de Congonhas e oferecendo uma grade de horário de voos muito mais conveniente aos passageiros. Na ponte aérea Rio-São Paulo, por exemplo, retiramos voos com horários sobrepostos entre GOL e VARIG, e oferecemos serviços de meia em meia hora. Otimizações como esta contribuíram para o melhor aproveitamento de voos e permitiu elevar a oferta em mercados nos quais a Companhia está consolidada, além de viabilizar a criação de ligações entre cidades previamente não conectadas, como São Paulo (Congonhas)–Londrina e São Paulo (Congonhas)–Caxias do Sul. Aumentamos, também, frequências entre cidades de alta demanda, como São Paulo (Congonhas)–Vitória, Rio de Janeiro (Galeão)–Brasília e Belo Horizonte (Confins)–Curitiba. Hoje, a GOL é a empresa aérea com a tabela de voos mais extensa e conveniente na América do Sul, com diversas opções de conexão e distribuição.

Por meio de acordos de *interline* e *code-share*, a Empresa oferece amplas opções de distribuição para seus clientes também no exterior. Em 2008, a GOL possuía alianças operacionais com 53 companhias aéreas estrangeiras. Para 2009, pretendemos ampliar significativamente nossas parcerias.



A GOL é uma empresa com mais de 25 milhões de passageiros transportados ao ano. Pronta para competir no cenário sul-americano, é referência para o setor aéreo brasileiro e para o mercado mundial



INVESTIMENTOS E PERSPECTIVAS

A GOL investe disciplinadamente na expansão de sua frota e no aprimoramento das tecnologias usadas e capacitação de sua equipe, a fim de aumentar a produtividade e sustentar o crescimento futuro planejado pela Companhia.

A Companhia está na fase final de seu plano de substituição das aeronaves 737-300 e 767-300 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas domésticas e internacionais de curto e médio percursos. Essas aeronaves têm menor custo operacional, maior eficiência no consumo de combustível e possibilitam reduzir a idade média da frota. Para assegurar o alinhamento da estrutura operacional com o plano de crescimento da Companhia, os investimentos em aeronaves representaram 89% do total em 2008. A concretização de nosso plano de crescimento e renovação de frota planejada para 2009 e 2010 está garantida pelo Ex-Im Bank.

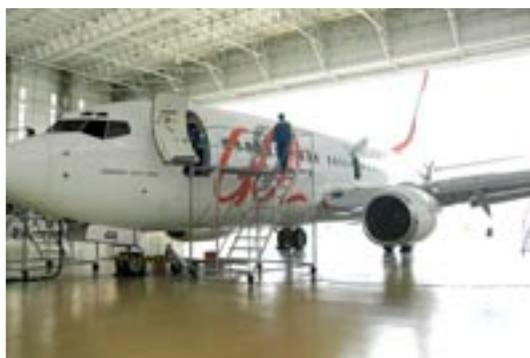
Além disso, a GOL está investindo na ampliação de seu Centro de Manutenção de Aeronaves em Confins (MG). Isso inclui construção de um novo hangar, escritórios e almoxarifados adicionais, depósitos e áreas de apoio, além de uma expansão substancial do pátio de aeronaves. As obras, que devem ser concluídas nos próximos doze meses, atenderão ao contínuo crescimento da Companhia, intensificado após a aquisição da VRG, em abril de 2007.

Outro foco de investimento em 2008 foram os sistemas que dão um suporte seguro e eficiência às áreas operacionais, garantindo segurança nos processos de gerenciamento de engenharia, manutenção, tripulação, check-in e controles operacionais em geral.

A unificação dos sistemas operacionais da GOL e da VARIG também consumiu investimentos para a modernização de sistemas de manutenção e operações, de folha de pagamentos e de venda de passagens.

Adicionalmente, fizemos investimento em divulgação por meio de mídia e peças de marketing, na criação de uma nova campanha publicitária da Companhia, que teve como personagens centrais, lagartas que viram borboletas, reforçando a ideia de transformação (*Aqui todo mundo pode voar*) e da GOL como uma empresa *low-cost*.

Neste cenário, a GOL prosseguirá investindo em seu bem-sucedido modelo de negócios, com foco na manutenção da aliança entre baixo preço, baixo custo e alto padrão de qualidade. Com isso, projeta continuar a expandir com disciplina suas operações e desenvolver e ampliar o alcance de sua malha aérea para grandes centros internacionais de alto tráfego na América do Sul.





No terceiro trimestre de 2008, a GOL registrou lucro operacional consolidado de R\$ 61,2 milhões, representando margem operacional de 3,4%. O desempenho foi verificado apesar do preço mais elevado de combustível no mercado doméstico e ainda incorrendo custos extraordinários relacionados à devolução de aeronaves.

A Companhia deve concluir em 2009 seu plano de substituição das aeronaves por modelos de maior performance.

Em 31 de dezembro de 2008, essa frota da Companhia tinha capacidade para realizar aproximadamente 800 voos para 59 destinos, sendo 49 no Brasil, três na Argentina (Buenos Aires, Rosário e Córdoba), um na Bolívia (Santa Cruz de La Sierra),

um na Venezuela (Caracas), um no Uruguai (Montevidéu), um no Chile (Santiago), um na Colômbia (Bogotá), um no Paraguai (Assunção) e um no Panamá (Cidade do Panamá).

No encerramento do ano, a GOL havia conquistado um *market share* dos passageiros transportados (RPK) de 42,46% no mercado doméstico e 23,87% no mercado internacional, considerando as empresas brasileiras que operam no exterior. Em 2008, a GOL interrompeu os voos de longo percurso, operados pela VARIG, concentrando sua presença nos principais centros geradores de tráfego no Brasil e na América do Sul. Com uma malha mais equilibrada, tornou-se mais competitiva tanto no mercado de negócios (*high yield*) quanto no de lazer.

Análise do setor

Apesar da desvalorização do real frente ao dólar e da crise financeira internacional, a demanda por transporte aéreo doméstico brasileiro (RPKs) apresentou crescimento de 7,4% em 2008 e a oferta de assentos (ASK) cresceu 12,8% no período.

A boa demanda, porém, não foi suficiente para manter positivos os resultados das companhias aéreas. Isso ocorreu principalmente devido aos altos preços do petróleo, que perduraram por praticamente todo o ano de 2008, e aos reflexos do efeito cambial nas dívidas denominadas em dólar. O barril do petróleo chegou a ser negociado a mais de US\$ 140, enquanto o dólar alcançou a cotação de R\$ 2,49, o que também afetou negativamente o resultado financeiro.

Em relação ao transporte aéreo internacional, contou positivamente a liberação dos descontos para tarifas entre países da América do Sul, cuja primeira fase (com flexibilização dos descontos em até 50%) entrou em vigor em setembro de 2008. As principais companhias aéreas brasileiras são beneficiadas por poderem oferecer descontos mais agressivos.

Em contrapartida, a crise externa afetou o fluxo de passageiros internacionais no último trimestre do ano, o que provocou uma queda de 40% em relação ao mesmo período do ano anterior nesse segmento.



A frota, padronizada e composta por 106 aeronaves, é uma das maiores e mais jovens da América Latina



Operações

Em 19 de outubro, as malhas aéreas de GOL e VARIG foram integradas, eliminando a sobreposição de rotas e horários entre as duas companhias operacionais, o que aumentou o aproveitamento dos voos e permitiu elevar a oferta em mercados nos quais a Companhia está consolidada, além de viabilizar a criação de ligações entre cidades até então não conectadas.

No novo desenho da malha, a GOL realiza os voos domésticos e os internacionais de curta duração, para Assunção (Paraguai), Buenos Aires, Córdoba e Rosário (Argentina), Montevideu (Uruguai), Lima (Peru, via Santiago), Santa Cruz de la Sierra (Bolívia) e Santiago (via Buenos Aires). Já a VARIG opera nas rotas internacionais de médio percurso, para Bogotá (Colômbia), Caracas (Venezuela) e Santiago (Chile), além de oferecer um voo diário com a classe *Comfort* para Buenos Aires. O critério para a divisão das marcas nestes mercados foi o perfil dos clientes das rotas internacionais com mais de quatro horas de duração; em sua maioria viajantes corporativos, uma categoria que demanda serviços mais completos.

Com as mudanças, a GOL garante bons resultados tanto no mercado de passageiros que viajam a negócios quanto para o segmento de viagens de turismo. O índice de utilização de aeronaves em 2008 ficou em 12,7 horas por dia.

Com o objetivo de estimular um maior número de passageiros em viagens de lazer, foi implantada uma série de promoções vinculadas ao número de dias em que o cliente permanece no destino, possibilitando melhor aproveitamento de ocupação das aeronaves. Ao planejar suas viagens com três dias de antecedência com permanência mínima no destino de 7 dias, por exemplo, os passageiros encontraram preços até 30% mais baixos do que a menor tarifa anteriormente praticada pela Companhia.

Contribui para este objetivo a extensão dos benefícios do programa SMILES aos clientes da GOL e a possibilidade de parcelamento das passagens oferecida pelo cartão VOE FÁCIL.

Frota

A frota padronizada da GOL, composta predominantemente por Boeing 737 *Next Generation*, é uma das maiores e mais jovens da América Latina. As aeronaves novas proporcionam redução de custos em manutenção e em gastos com treinamento, e permite alcançar um dos índices de utilização mais altos do mundo, de 14 horas por dia.

A GOL tem um dos maiores contratos do mundo para aeronaves Boeing 737-800 e garante a expansão e posição da GOL entre uma das maiores empresas aéreas de baixo custo do mundo. Nosso pedido com a Boeing nos permite a possibilidade de converter posições de 737-800 em 737-700, nos permitindo rápida adaptação às condições de mercado.

A Companhia está em fase final do seu plano de substituição das aeronaves 737-300 e 767-300 por 737-800 *Next Generation* e 737-700, para operação em rotas nacionais e internacionais de curto e médio percursos. Os 737-700 permitem flexibilidade para operar em aeroportos que apresentem restrições e também a oferta de mais voos diretos a mercados com demanda reduzida.

Durante o ano de 2008, como parte do programa de renovação da frota, foram substituídas 11 aeronaves Boeing

Frota Operacional Consolidada (Fim do Período)	2009	2010	2011	2012
B737-300	-	-	-	-
B737-700 NG	40	40	40	40
B737-800 NG	16	11	7	2
B737-800 NG SFP	52	64	74	85
B767-300 ER	-	-	-	-
Total	108	115	121	127

737-300, por aeronaves Boeing *Next Generation*, sendo sete Boeing 737-700 e quatro 737-800. A Companhia também desativou 12 aeronaves Boeing 767-300 de sua frota operacional, das quais cinco foram devolvidas e as outras sete serão destinadas a subarrendamentos ou utilizadas para fretamentos ou serviços de transporte de carga.

Hoje, a frota da GOL é composta predominantemente por aeronaves Boeing 737NG, com idade média de 6,8 anos. Ao final de 2009 a frota será composta integralmente por esse modelo, reduzindo a idade média da frota para 5,5 anos.

Os 737NG são equipados com **winglets**, tecnologia que proporciona melhor performance durante a decolagem, permite voos mais longos sem escalas e economiza até 3% no consumo de combustível ao ano. Todas as aeronaves do modelo 737-800 SFP seguem os regulamentos de segurança internacionais e são certificadas por autoridades norte-americanas e brasileiras para decolar e pousar em pistas curtas



Manutenção

Com obras de ampliação previstas para terminar nos próximos doze meses, o Centro de Manutenção de Aeronaves da GOL, localizado no aeroporto de Confins, em Minas Gerais, é um dos hangares mais modernos no Brasil. Utilizando tecnologia de ponta, está inserido dentro das melhores práticas de conservação ambiental, como baixo consumo de energia elétrica e tratamento de rejeitos industriais, além de estar certificado pela Secretaria do Meio Ambiente daquele estado.

Dentro do plano estratégico da Companhia, a ampliação do Centro de Manutenção visa acompanhar o programa de expansão da frota. Sua construção original previa uma capacidade de atendimento a 60 aeronaves por ano. Ao término das obras, a capacidade de manutenção será ampliada para 120 aeronaves, permitindo que a Empresa mantenha a excelência de suas operações e seu plano de crescimento (já com a incorporação da VARIG), reforçando o fator custo como grande diferencial competitivo.

Embora não seja seu objetivo principal, o Centro de Manutenção também estará apto a realizar manutenção de aviões de congêneres, incluindo empresas aéreas estrangeiras, o que poderá gerar receita adicional para a Companhia. Anexa ao hangar, está sendo construída uma oficina para reparo de freios, projeto que estará pronto até o final de 2009.

Marketing e serviços

Os esforços de marketing da Companhia estiveram concentrados na comunicação de uma empresa fortalecida, após o

encerramento do processo de reorganização das duas subsidiárias operacionais em uma única companhia aérea, no segundo semestre do ano.

A nova campanha publicitária, visando agregar valor à marca GOL, teve como personagens centrais lagartas que vieram borboletas, reforçando a ideia de transformação e da implementação do conceito de democratização do transporte aéreo (*Aqui todo mundo pode voar*) e da GOL como uma empresa *low-cost*.

No tocante a serviços houve a extensão dos benefícios do SMILES aos passageiros que viajam em voos operados pela GOL; a criação da Classe *Comfort* em voos internacionais de médio percurso operados pela VARIG; aprimoramento do serviço de bordo na ponte aérea; e o lançamento de novos produtos GOLLOG para o transporte de cargas.

Ponte Aérea

A ponte aérea Rio-São Paulo, que liga os aeroportos de Santos Dumont (RJ) e de Congonhas (SP), conta agora com um serviço diferenciado de bordo, com o objetivo de valorizar o mercado corporativo: o Bistrô da Ponte. O programa oferece uma cozinha prática e saborosa, com refeições rápidas e diversificadas no trecho com o maior fluxo de passageiros corporativos no Brasil. Uma das atrações do serviço é o cardápio Sabores do Mundo, oferecido a partir das 17h e que inclui itens típicos de diversas culturas e imigrações que compõem a população brasileira.



Classe Comfort

Os voos internacionais de médio percurso, operados com a marca VARIG, passaram a oferecer um novo serviço para os clientes, com mais opções e benefícios, como *check-in* e embarque prioritários, acesso a salas VIP em aeroportos e 10 quilos de franquia adicional de bagagem. Além de ganhar um bônus de até 100% sobre as milhas voadas (conforme cartão SMILES), o passageiro que voa pela classe *Comfort* também ganha um bônus extra de 50% no acúmulo de milhas. A cabine foi projetada para oferecer maior espaço entre as poltronas e mais privacidade, com um serviço que inclui opções de cardápios exclusivos e entretenimento individual, o PEA (*Portable Entertainment Appliance*). Funcionando em sistema touch screen, com imagem e som digitais, o aparelho coloca à disposição do cliente um serviço eletrônico interativo, com opções de filme, seriados, música, desenhos animados e jogos eletrônicos.

SMILES

Maior programa de milhagem da América Latina, o SMILES, está presente em mais de 200 países e conta com aproximadamente seis milhões de participantes cadastrados. Com o SMILES é possível acumular milhas voando tanto nas rotas operadas pela GOL quanto pela VARIG, assim como na contratação de serviços ou compra de produtos de empresas parceiras.

As milhas acumuladas podem ser trocadas por passagens aéreas em qualquer rota da malha integrada da Companhia.

O SMILES mantém parcerias com as principais cadeias de hotéis, locadoras de veículos, restaurantes, seguradoras, editoras e estabelecimentos de ensino. Instituições bancárias e administradoras de cartões de crédito no Brasil, Argentina e Uruguai também fazem parte do programa.

VOE FÁCIL

Hoje, com mais de um milhão de inscritos desde seu lançamento, em 2005, o programa VOE FÁCIL permite aos clientes da GOL o parcelamento de passagens em até 36 vezes, mesmo àqueles que não possuem cartão de crédito.

Esse produto é mais uma iniciativa inovadora da GOL com vistas à criação de oportunidades para que cada vez mais brasileiros possam se beneficiar das facilidades do transporte aéreo. Dessa maneira, a Companhia mantém seu compromisso de popularizar as viagens aéreas e de oferecer as tarifas mais competitivas do mercado, além dos meios de pagamento mais convenientes para o cliente. Em 2008, aproximadamente 259 mil passagens foram vendidas pelo programa VOE FÁCIL.



GOLLOG

O serviço de transporte de cargas da GOL conta com duas bases próprias no Estado de São Paulo, localizadas nos aeroportos de Congonhas e Cumbica, e mais 60 unidades franqueadas no Brasil.

Em 2008, a GOLLOG transportou 65 mil toneladas em cargas, um crescimento de 15% em relação ao ano anterior. O bom desempenho é resultado de seu modelo de baixo custo e baixa tarifa, do atendimento diferenciado a cada perfil de cliente e da utilização de uma malha aérea ampla.

Durante o ano de 2008, a GOLLOG ampliou seu leque de produtos com o lançamento do novo serviço, *GOLLOG Próximo Voo*. No primeiro semestre de 2009, contará também com o lançamento de outros serviços como: *GOLLOG Express*, *GOLLOG DOC*, entre outros. Os serviços foram desenvolvidos para satisfazer a crescente demanda do mercado de cargas expressas.

Os clientes passarão, então, a contar com as opções de serviço abaixo:

- *GOLLOG Próximo Voo*: permite o despacho de carga no próximo voo disponível e a retirada no aeroporto de destino, em até duas horas a partir da chegada do voo;
- *GOLLOG Express*: voltado para remessas cuja característica principal é de ser um serviço porta a porta, com prazos definidos de entrega conforme a localidade de destino;

- *GOLLOG DOC*: permite o envio de documentos e pequenas encomendas pesando até 250 gramas. Acondicionados em envelopes impermeáveis e indevassáveis, serão entregues nas capitais e principais cidades brasileiras até as 18h do dia seguinte à remessa; e

- *GOLLOG Dez Horas*: entrega de encomendas e documentos no endereço de destino até as 10h do dia seguinte ao despacho nas principais capitais e cidades servidas pela GOL.

Outra novidade foi a parceria firmada entre a GOLLOG e a Emirates Sky Cargo, permitindo o transporte de carga para todos os destinos operados pelas duas companhias (mais de 101 destinos em 62 países e todos os destinos no Brasil e na América do Sul atendidos pela GOL).

Cartão GOL Negócios

Trata-se de um cartão *cobranded* para pessoa jurídica, emitido pelo Banco do Brasil com bandeira Mastercard. Esse produto tem como público-alvo micro, pequenas e médias empresas. Com o cartão corporativo, os clientes recebem um crédito equivalente a um percentual sobre o valor total gasto a cada mês. Atualmente existem 38 mil empresas cadastradas e os cartões ativos registram um consumo equivalente ao de um cartão de crédito platinum.

 DEZ HORAS

 DOC

 EXPRESS

 INTERNACIONAL



Canais de distribuição e comunicação

A unificação dos sistemas de reservas utilizados por GOL e VARIG no moderno *New Skies*, da Navitaire, permite uma melhor interface com os usuários. Os resultados concretos desse investimento só serão mensurados no ano de 2009, mas a Companhia já conseguiu identificar boa aceitação por parte dos clientes.

O amplo uso da internet permite à GOL uma significativa economia em comparação aos outros canais de venda – *call center* e balcão – além de proporcionar facilidade de processamento de vendas e maior conveniência aos usuários do transporte aéreo. A gradual redução dos meios físicos de comercialização auxilia na diminuição das despesas gerais da empresa.

Além de simplificar o acesso dos clientes aos serviços ofertados, a venda de passagens *online* proporciona às agências de viagens ganhos de produtividade, novos mercados e redução de custos.

Com os serviços oferecidos pela web, clientes com ou sem bagagem podem utilizar o site também para fazer o *check-in* até uma hora e meia antes do voo, bem como solicitar alterações *online* com até 24 horas de antecedência.

Embora sua utilização ainda seja reduzida, a GOL aposta na aplicação de novas tecnologias móveis para facilitar o contato com os clientes. Gradualmente, está sendo implementado o sistema de *check-in* pelo celular, permitindo que o cliente receba informações em telefone móvel. A comunicação via SMS também possibilita isso.

Esses serviços são oferecidos em todos os estágios da viagem, desde a compra da passagem até o embarque, colocando à disposição dos clientes os mais avançados recursos tecnológicos do mercado.

Alianças

Com o objetivo de dar suporte às operações internacionais da empresa, a GOL estabeleceu alianças com diversas



A aplicação de novas tecnologias, como comunicação via SMS, aproxima ainda mais a GOL de seus clientes

companhias aéreas durante o ano de 2008. Desta forma, a Companhia garante aos clientes novas opções de rotas, com a segurança e a confiabilidade de voar com empresas de alto padrão de qualidade. No ano, foram assinados 53 acordos comerciais de *interline* com companhias internacionais, entre elas American Airlines, Air France, Iberia, JAL e TAP Portugal. Com a certificação IOSA - IATA *Operational Safety Audit* - (mensura e avalia os sistemas de gerenciamento operacional de controle das empresas aéreas, e é reconhecida internacionalmente), que deverá ocorrer até o terceiro trimestre de 2009, ampliará o potencial para uma gama de futuras oportunidades comerciais, como acordos de *code-share*.

DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MD&A)

Apresentamos, na tabela a seguir, informações relativas aos resultados da GOL em 2008 e 2007, segundo as práticas do IFRS.

	Ano encerrado em 31 de dezembro	
	2007	2008
(em R\$, exceto onde indicado) (em milhares)		
Dados da Demonstração de Resultados:		
Receita operacional líquida:		
Transporte de Passageiros	4.566.691	5.890.104
Carga e outros	374.293	516.089
Total da receita operacional líquida	4.940.984	6.406.193
Despesas operacionais:		
Pessoal	(799.344)	(983.783)
Combustíveis e lubrificantes	(1.898.840)	(2.630.834)
Arrendamento mercantil de aeronaves	(525.785)	(645.089)
Comerciais e publicidade	(367.866)	(588.735)
Tarifas de pouso	(273.655)	(338.370)
Prestação de serviços	(348.732)	(422.177)
Material de manutenção e reparos	(339.281)	(388.030)
Depreciação	(62.548)	(125.127)
Outras despesas operacionais	(315.068)	(372.696)
Total das despesas operacionais	(4.931.119)	(6.494.841)
Lucro (prejuízo) operacional	9.865	(88.648)





A GOL registrou perdas operacionais de R\$ 88,6 milhões em 2008, comparado com o lucro operacional de R\$ 9,9 milhões em 2007, enquanto a margem operacional foi negativa em 1,4%, mantendo o patamar do ano anterior. O prejuízo líquido no ano foi de R\$ 1,239 bilhão comparado com o lucro de R\$ 167,3 milhões em 2007. O prejuízo antes de descontado o imposto de renda foi de R\$ 1,195 bilhão em 2008 comparado a R\$ 200,9 em 2007.

Receitas operacionais líquidas

As receitas operacionais líquidas aumentaram 29% para R\$ 6,406 bilhão, principalmente devido a um aumento de 15,5% no *yield*, que saiu de R\$ 20,14 em 2007 para R\$ 23,27 em 2008. O aumento do *yield* deveu-se a um aumento de 32,3% nas tarifas médias, de R\$ 198 em 2007 para R\$ 262 em 2008, refletindo os aumentos nos preços dos combustíveis nos primeiros nove meses de 2008. No quarto trimestre, os *yields* continuaram em níveis elevados em razão de uma melhor gestão de *yields* no âmbito de nossa nova rede de rotas integradas, que eliminou rotas e horários coincidentes nas antigas redes da GOL e da Varig. Pelas mesmas razões, a receita operacional por assento-quilômetro oferecido aumentou em 8,3%, passando de R\$ 14,38 em 2007 para R\$ 15,58 em 2008.

Os passageiros-quilômetro transportados aumentaram 11,6%, passando de 22,67 milhões em 2007 para 25,308 milhões em 2008, ao passo que o número de passageiros embarcados aumentou 8,3%, de 23,689 milhões em 2007 para 25,664 milhões em 2008. O crescimento de passageiros-quilômetro transportados em 2008 foi determinado principalmente por um aumento de 13,2% no número de decolagens, de 237.287 em 2007 para 268.540 em 2008.

Um aumento de 20,1% no número médio de aeronaves em operação, que passou de 88,6 em 2007 para 106,4 em 2008, resultou num aumento de 19,7% na capacidade operacional ou assentos-quilômetro oferecidos, de 34.349 milhões em 2007 para 41.107 milhões em 2008, além do aumento de 13,2% nas decolagens, de 237.287 em 2007 para 268.540 em 2008.

A taxa de ocupação diminuiu 4,4 pontos percentuais, caindo de 66,0 em 2007 para 61,6 em 2008, principalmente em razão de um aumento de 19,7% nos assentos-quilômetro oferecidos e a ineficiência resultante da operação paralela de duas empresas aéreas com redes aéreas parcialmente coincidentes até outubro de 2008.

As receitas acessórias advêm dos negócios GOLLOG e VOE FÁCIL e de taxas de alterações nos voos e de bagagem em excesso, receitas de serviços de charter e outros serviços secundários. As receitas acessórias, que constituem uma parcela cada vez mais importante da composição das receitas da Companhia, aumentaram 37,9%, de R\$ 374,3 milhões em 2007 para R\$ 516,1 milhões em 2008, o que representa 8,1% das receitas totais, especialmente em razão do aumento da receita com transporte de cargas.

Despesas operacionais

As despesas operacionais por assento-quilômetro oferecido aumentaram 10,1%, chegando a R\$ 15,80 em 2008, principalmente como resultado (i) dos custos com a integração da VRG em 2008, associados principalmente a custos não recorrentes com o encerramento de rotas intercontinentais de longa distância, despesas com devolução (aeronaves Boeing 737-300 e Boeing 767) e inatividade (aeronaves Boeing 767) de aeronaves e implementação de um novo sistema integrado de vendas e (ii) de condições macroeconômicas desfavoráveis. As despesas operacionais por assento-quilômetro oferecido, excluído o combustível, aumentaram em 6,5%, chegando a R\$ 9,40 em 2008.

A taxa de ocupação *break-even* diminuiu 3,4 pontos percentuais, de 65,9% para 62,5% em 2007, especialmente em função de um aumento do *yield*, que resultou em um crescimento da receita por assento-quilômetro oferecido, parcialmente compensado pela redução na utilização, que aumentou o custo por assento-quilômetro oferecido. O indicador também foi impactado pela distribuição dos custos fixos sobre um número maior de assento-quilômetro oferecido, o que beneficiou o custo por assento-quilômetro oferecido.



A distribuição das despesas operacionais com base em assento-quilômetro disponível de acordo com as IFRS para 2008, em comparação a 2007, é a seguinte:

	Ano Encerrado em 31 de dezembro	
	2007	2008
	(custo por assento-quilômetro oferecido (em centavos de R\$))	
Despesas operacionais:		
Pessoal	2,33	2,39
Combustíveis e lubrificantes	5,53	6,40
Arrendamento mercantil de aeronaves	1,53	1,57
Comerciais e publicidade	1,07	1,43
Tarifas de pouso	0,80	0,82
Prestação de serviços	1,02	1,03
Material de manutenção e reparos	0,99	0,94
Depreciação e amortização	0,18	0,30
Outras despesas operacionais	0,92	0,91
Total das despesas operacionais	14,36	15,80
Custo por hora de voo	14,62	16,84

Os salários e benefícios aumentaram 23,1%, ou R\$ 184,4 milhões, em razão de um aumento de 5% no custo de vida sobre os salários a partir de dezembro de 2007, do aumento de 20,1% do número médio de aeronaves operacionais (de 88,6 em 2007 para 106,4 em 2008) e do aumento de 1,2% no número de empregados em comparação com o mesmo período do ano anterior. Os salários e benefícios por assento-quilômetro oferecido aumentaram 2,6% pelas mesmas razões, embora diluídos pelo aumento dos assentos-quilômetros oferecidos em 2008.

As despesas com combustível aeronáutico aumentaram 38,5%, ou R\$ 732 milhões, em decorrência de um aumento de 38% nos preços do petróleo tipo WTI, um crescimento de 16% no consumo de combustível resultante do aumento nas partidas e capacidade, e da desvalorização do real ante o dólar americano na segunda metade de 2008. As despesas com combustível aeronáutico por assento-quilômetro oferecido aumentaram 15,7% pelas mesmas razões, embora o impacto tenha sido diluído pelo aumento dos assentos-quilômetros oferecidos em 2008.

O aluguel de aeronaves, que pagamos em dólares americanos, aumentou 22,7%, ou R\$ 119,3 milhões, devido a um aumento de 20,1% no número médio de aeronaves operacionais, de 88,6 em 2007 para 106,4 em 2008, e à desvalorização do real ante o dólar americano na segunda metade de 2008. Durante a segunda metade de 2008, cessou a operação das sete aeronaves Boeing 767 que devem ser devolvidas ou subarrendadas em 2009. O aluguel de aeronaves por assento-quilômetro oferecido aumentou apenas 2,6%, enquanto o aumento do custo foi compensado pelo aumento de 19,7% dos assentos-quilômetros oferecidos em 2008.

As despesas com vendas e marketing aumentaram 60% (R\$ 220,9 milhões), resultantes (i) de despesas incorridas na operação da GOL e da Varig como linhas aéreas separadas até a reorganização societária, (ii) do lançamento, em 2008, de um novo sistema integrado de vendas que melhorou o processo de compra, identificou sinergias operacionais e de desempenho e aprimorou o desempenho e a qualidade dos serviços de vendas online, e (iii) de um aumento nos incentivos a vendas principalmente durante

os primeiro nove meses de 2008. As vendas e marketing por assento-quilômetro oferecido aumentaram 34% pelas mesmas razões, embora esse aumento tenha sido diluído pelo aumento nos assentos-quilômetros oferecidos em 2008.

As despesas com taxas de pouso aumentaram 23,6%, ou R\$ 64,7 milhões, principalmente em função do aumento de 13,2% nas decolagens. As taxas de pouso por assento-quilômetro oferecido aumentaram 2,5% pelas mesmas razões, embora esse aumento tenha sido diluído pelo acréscimo nos assentos-quilômetros oferecidos em 2008. As despesas com manutenção e tráfego de aeronaves aumentaram 21%, ou R\$ 73,4 milhões, devido principalmente a um aumento de 20,1% na frota operacional média, de 88,6 em 2007 para 106,4 em 2008, ao aumento de decolagens e a uma menor distância média de voo. As despesas com manutenção e tráfego de aeronaves por assento-quilômetro oferecido permaneceram estáveis, reflexo da diluição total dessas despesas pelo aumento no assento-quilômetro.

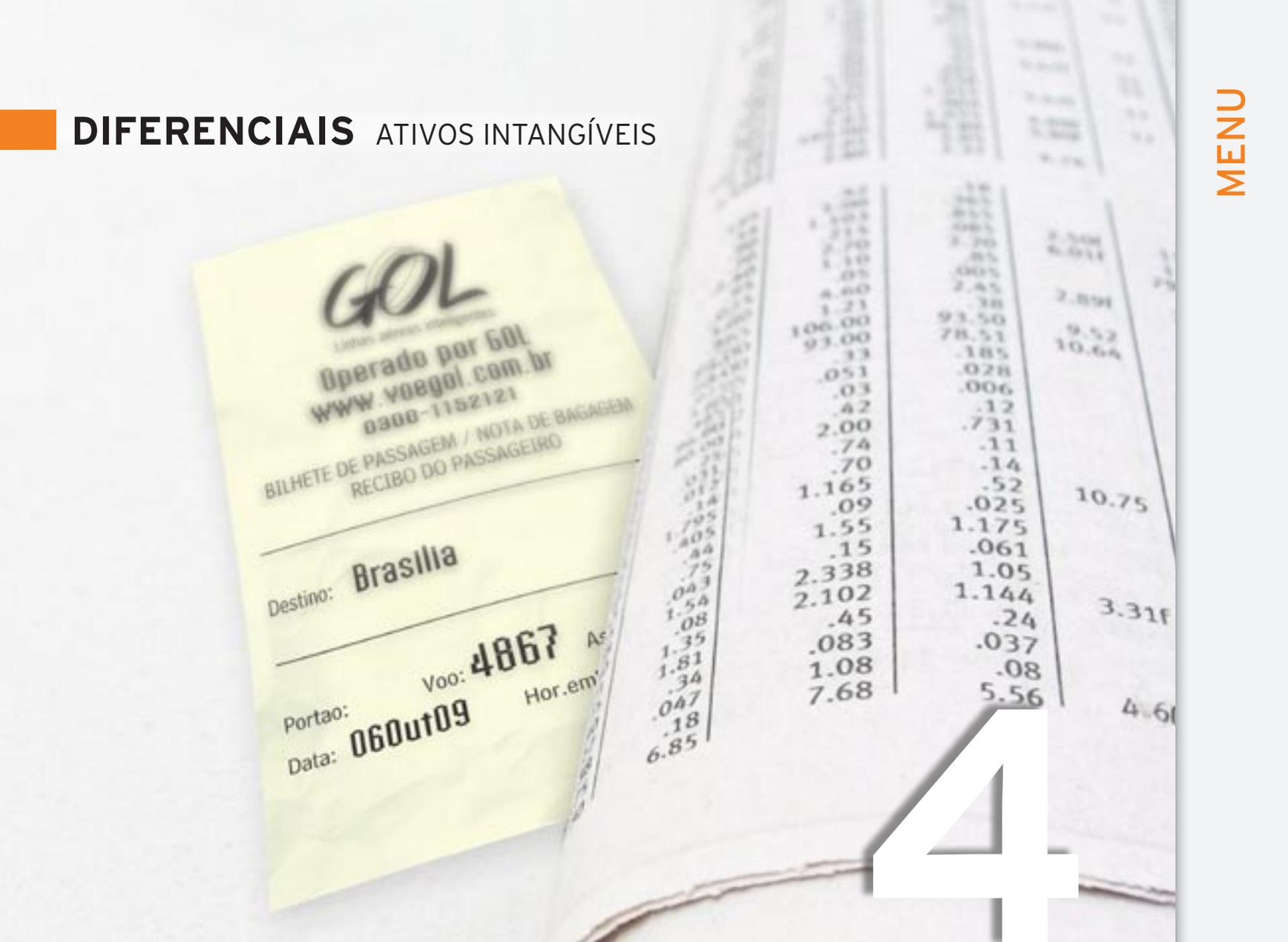
As despesas com manutenção, materiais e reparos aumentaram 14,4%, ou R\$ 48,7 milhões, em razão do crescimento no número de manutenções programadas de aeronaves durante o ano, refletindo (i) a maior frota operacional média e as menores distâncias médias de voo, o que reduziu os períodos de manutenção programada, e (ii) despesas extraordinárias com devolução de aeronaves no segundo semestre de 2008. Manutenção, materiais e reparos por assento-quilômetro oferecido caíram 5%, principalmente em função das mesmas razões, embora diluídas pelo aumento dos assentos-quilômetro oferecidos em 2008.

Depreciação e amortização aumentaram 100%, ou R\$ 62,6 milhões, por conta do aumento dos ativos fixos resultante do acréscimo de 12 aeronaves à frota consolidada durante o último trimestre de 2007, incluindo quatro 767-300ERS operados sob contratos de arrendamento financeiro. Isso aumentou os ativos fixos totais da Companhia a ser depreciados durante 2008, além de causar um aumento nas partes rotativas e em outras partes e estoques para fins de manutenção. A depreciação e a amortização por assento-quilômetro oferecido aumentaram 66,7% pelas mesmas razões, embora diluídas pelo aumento dos assentos-quilômetros oferecidos em 2008.

As outras despesas operacionais aumentaram 22%, ou R\$ 59,5 milhões, em razão de custos relacionados ao fechamento de bases internacionais em 2008, um aumento das despesas com seguro e despesas com voos cancelados e hospedagem de tripulação, especialmente durante os primeiros nove meses de 2008. As outras despesas operacionais por assento-quilômetro oferecido caíram 3,2% pelas mesmas razões, embora diluídas pelo aumento dos assentos-quilômetros oferecidos em 2008.

As despesas financeiras totalizaram R\$1.106,4 milhões, comparadas a uma receita financeira de R\$ 191,0 milhões em 2007, resultado principalmente de uma perda não monetária com variação cambial de R\$ 757,5 milhões decorrente da desvalorização do real ante o dólar americano na segunda metade de 2008, e de perdas de R\$ 131,8 milhões com *hedge* cambial e de combustível no ano.





4

Marcas

A Companhia possui marcas importantes e reconhecidas na indústria brasileira de aviação: GOL, VARIG, GOLLOG, SMILES e VOE FÁCIL.



Linhas aéreas inteligentes

Reconhecida por popularizar o transporte aéreo no Brasil, a marca GOL é sinônimo de inovação e modernidade, graças às diversas ações promovidas para oferecer um serviço simplificado, seguro e eficiente para um público específico, que busca preços baixos.



A VARIG é uma marca tradicional, com mais de 80 anos de

presença no mercado nacional e cerca de 55 anos no mercado internacional. Foi renovada sob a gestão da GOL e opera nas rotas internacionais de médio percurso da Companhia, para Bogotá (Colômbia), Caracas (Venezuela) e Santiago (Chile), além de oferecer um voo diário para Buenos Aires (Argentina).

Smiles

Maior programa de milhagem da América Latina, o SMILES está presente em 212 países e conta com uma base de aproximadamente seis milhões de participantes.

Gollog

Serviço de cargas aéreas

A GOLLOG é o serviço de transporte de cargas da Companhia, que também incorpora facilidades e inovações, como o serviço de cargas pré-pago, com tarifa única para envio de remessas de até um quilo. O seu moderno sistema permite ainda ao cliente acesso online ao documento e acompanhamento da entrega da carga por qualquer computador conectado à internet, gerado através do preenchimento do formulário do AWB (Conhecimento Aéreo) via web.

VOEFÁCIL

Já o VOE FÁCIL, mais uma inovação da Companhia, atingiu aproximadamente 820 mil de inscritos em 2008, desde seu lançamento, em 2005. O cartão foi lançado para estimular a demanda e permite aos clientes da GOL aquisição de passagens pela internet, sem a necessidade de possuir cartão de crédito e com a possibilidade de parcelamento em até 36 vezes.



Direitos operacionais

As cinco marcas da Companhia possuem concessões para operar transporte aéreo regular de passageiros, cargas e malotes postais, além de rotas e *slots* nos principais aeroportos do mercado doméstico. A GOL e a VARIG também são certificadas para operar rotas internacionais.

Em 31 de dezembro de 2008, a Empresa operou 150 rotas e uma média de 809 decolagens diárias (considerando os dias úteis). A GOL também possuía 232 *slots* diários em Congonhas (CGH).

Pessoas

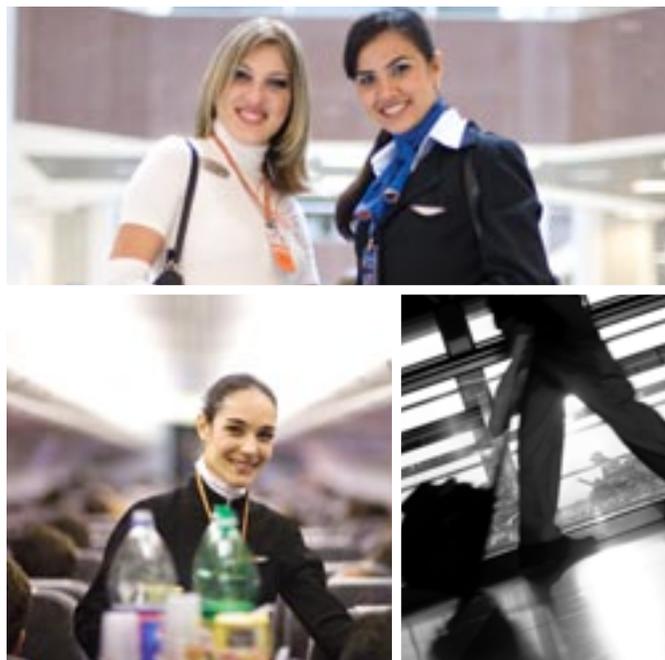
Os profissionais representam uma das principais vantagens competitivas da GOL. Com uma cultura corporativa unificada e diferenciada, que incentiva e premia a inovação constante e a satisfação do cliente, a Companhia conta com um time de administradores alinhados à estratégia de crescimento do negócio e acionistas controladores com mais de 50 anos de experiência em transporte de passageiros.

A Empresa acredita que o potencial de crescimento e o alcance das metas corporativas estão diretamente relacionados à habilidade de recrutar e manter os melhores profissionais disponíveis no mercado. Por isso, estimula e reconhece a competência, investindo na capacitação, educação e desenvolvimento de seus colaboradores, para qualificar e potencializar o desempenho diferenciado e comprometido em prover serviços de transporte de qualidade.

Inovação

A Companhia caracteriza-se por ser jovem, dinâmica e com forte disciplina no controle e redução de custos – características que permitem sua adaptação às situações adversas do mercado, mantendo a qualidade de serviços, produtividade e lucratividade.

Entre os diferenciais que contribuíram para revolucionar a indústria de aviação brasileira, destacam-se: utilização de frota moderna e padronizada de aeronaves Boeing 737, serviços simplificados, uso intensivo de tecnologia, bilhetes *paperless*, baixos



A cultura corporativa da GOL incentiva e premia a atuação focada em inovação constante

custos operacionais, menores tarifas e busca constante pela inovação e equipe motivada e comprometida.

Efeito gol

O modelo pioneiro de negócios implantado pela Companhia no Brasil promoveu um efeito cascata na indústria aeroviária. Com tarifas a preços acessíveis, muitos viajantes migraram do transporte rodoviário para o aéreo, o que ampliou significativamente o número de passageiros transitando nos aeroportos. É o chamado “Efeito GOL”, que se caracteriza pela oferta de tarifas mais baixas em destinos com potencial de desenvolvimento, presenciado nas cidades onde a Companhia possui voos. A meta atual é disseminar o “Efeito GOL” em toda a América do Sul.

SERVIÇOS

Desde a sua fundação, a GOL está sempre em busca de inovações que atendam a demanda do mercado de maneira eficaz, mantendo a produtividade e qualidade dos serviços.

E-COMMERCE

A internet, principal canal de vendas, confere agilidade ao cliente no processo de compra, além de proporcionar redução de custos à Companhia com distribuição e meios físicos de comercialização. Em 2008, a Companhia adotou um sistema ainda mais moderno de venda de passagens, facilitando a interface com o cliente e trazendo novas possibilidades, como visualização dos voos disponíveis um dia antes e um dia depois do dia inicialmente escolhido.

Tecnologia móvel

Em 2008, a tecnologia móvel também foi incorporada aos serviços da GOL. Foi lançado o serviço de *check-in* inteiramente pelo celular, facilidade inédita no mercado de aviação brasileiro, que elimina a emissão do tradicional bilhete, reduzindo custos e simplificando o acesso dos clientes.

Para fazer o *check-in* pelo celular, basta que o cliente cadastre o celular na hora da compra da passagem pelo site (www.voegol.com.br). A partir daí, é enviada uma mensagem SMS (*Short Message Service*) com confirmação e informações do voo e código de barras 2D para acesso ao portão de embarque. As equipes no portão de acesso à sala de embarque e nas áreas de recepção aos clientes portam o equipamento para leitura do código e então o cliente recebe um mini-cartão de embarque para apresentação à Infraero, empresa que administra aeroportos brasileiros.

O serviço está disponível nos aeroportos de São Paulo, Rio de Janeiro e Confins (Minas Gerais), e é válido para todas as operadoras de telefonia móvel. A previsão é que, em breve, a novidade oferecida aos clientes que viajam sem bagagem ou apenas com bagagem de mão possa ser estendida a todos os destinos domésticos atendidos pela Companhia.

Facilidade de pagamento

Com o objetivo de democratizar o transporte aéreo, a GOL facilita o pagamento das passagens, por meio de parcelamento (direto no site, com cartão de crédito ou em até 36 vezes pelo cartão VOE FÁCIL).

Tecnologia móvel e facilidade de pagamento marcam as inovações dos serviços da GOL

Pontualidade

Ciente da importância da pontualidade para seus passageiros, a GOL adotou medidas durante o ano de 2008 para continuar a ser uma empresa pontual, gerando confiabilidade junto aos seus clientes.

Entre essas ações estão a integração dos sistemas de *check-in* de GOL e VARIG, ajustes na malha aérea (que diminuíram o tempo de permanência em solo e agilizaram as operações), capacitação dos colaboradores de aeroportos, reformulação de escala e contratação de novos atendentes e terceirizados em serviços de rampa e *handling*.

As medidas foram acompanhadas de um reforço no monitoramento dos indicadores operacionais diários, com a participação de integrantes de todas as áreas envolvidas na operação, e do início da instalação de totens para autoatendimento nos principais aeroportos brasileiros.

Assim, a GOL pretende não apenas manter sua pontualidade no embarque, como priorizar o desembarque, de forma a satisfazer os clientes durante todas as etapas do voo.

TECNOLOGIA

Sistemas

Para acompanhar o rápido crescimento da GOL, sua plataforma tecnológica passou por mudanças, algumas iniciadas ainda em 2006 e 2007, que resultaram na substituição de alguns sistemas por outros mais modernos e integrados, garantindo, assim, mais eficiência à operação:

■ **New Skies:** moderno sistema de venda de passagens desenvolvido pela Navitaire, maximiza os canais de distribuição da Companhia, melhorando a performance e a qualidade no atendimento aos clientes nas vendas pela internet. Adicionalmente, apresenta interface mais funcional aos clientes – com opções de refinar a pesquisa por preço, além dos convencionais itens destino, origem e data – e às agências de viagens, com o cadastro individual de agentes e gerenciamento de passagens emitidas, garantindo maior segurança da informação enviada pelo site.

O sistema é baseado no conceito *ticketless*, porém consegue processar acordos de *code-share* e *interline* com companhias aéreas que emitem *e-tickets*. Além disso, proporciona a integração dos controles de organização e planejamento da Companhia. Assim, a tecnologia permite manter a política de custos baixos da GOL, expandir os serviços oferecidos e garantir seu crescimento.

■ **Hyperium:** voltado para a área financeira, consolida o orçamento do ano e permite fazer simulações, projeções e análises para gerenciá-lo. Trata-se de um avanço em *business intelligence* que permite a integração de todas as informações da Companhia.

■ **Óptima:** sistema operacional integrado que abrange as áreas de manutenção e operações (desde a reserva até o planejamento e distribuição da malha) e está vinculado aos controles internos e financeiros.

■ **Oracle:** nova versão do sistema, que agora é utilizado na Companhia unificada para consolidar a folha de pagamento.

■ **Horus:** destinado ao gerenciamento de cargas, esse sistema está apto a dar o suporte necessário para as operações da GOLLOG no mercado internacional e no mercado de cargas expressas.

■ **Plataforma do Programa SMILES:** um novo sistema de emissão de bilhetes e resgate de milhas foi implantado em dezembro para acomodar o maior número de clientes que passaram a fazer parte do programa, estendido para passageiros que viajam nos voos operados pela GOL. A emissão de bilhetes pode ser realizada por meio do site www.smiles.com.br, conferindo agilidade e evitando a sobrecarga da central telefônica.

Em 2008, a GOL ampliou a utilização da rede de voz sobre IP, o que traz uma grande economia de custos para a Companhia, uma vez que a maioria dos contatos telefônicos entre as diversas cidades, onde a empresa possui escritórios, passou a ser realizada a partir de sua rede de dados, ramal a ramal, e não pelos meios convencionais de telefonia. A solução foi implementada também como projeto piloto em cinco aeroportos onde a GOL atua e, em 2009, será estendida para as demais localidades.





Eficiência

A GOL implantou diversos programas de aprimoramento e monitoramento de sua estrutura técnica e profissional para aumentar a eficiência da operação:

- **Padronização da frota** de 106 aeronaves com importação de novos Boeing 737 *Next Generation* e exportação dos modelos mais antigos. Com isso, a GOL reduz custos de manutenção e consegue ampliar a utilização diária das aeronaves.
- **Ampliação do Centro de Manutenção (Confins)**, que dobra a capacidade atual de manutenção de 60 aeronaves por ano para 120, com previsão de conclusão para o primeiro semestre de 2010. O Centro de Manutenção, que contará ainda com uma oficina para reparo de freios, terá condições de atender também eventuais demandas externas.
- **Construção de hangar para manutenção de interiores de aeronaves**, localizado em Londrina (PR), com fins de realizar revisão e reparos da carenagem interna e confecção de carpetes e capas de revestimento das poltronas. O espaço está capacitado para atender as 1064 aeronaves da Companhia. Antes realizado por empresas terceirizadas, o trabalho dessa unidade permitirá investimento em mão-de-obra especializada, desenvolvendo técnicas de produção próprias para atender às necessidades específicas da empresa.
- **Instalação de *winglets***, componentes aerodinâmicos posicionados na extremidade da asa do avião que diminuem o arrasto induzido, melhorando a eficiência da aeronave, que ganha velocidade e reduz o consumo de combustível. Ao equipar toda a frota com *winglets*, o consumo de combustível pode ser reduzido em até 3%.

IOSA

Para elevar ainda mais seu nível de segurança operacional e aprimorar sua habilidade em gerenciar os riscos do negócio, a GOL passou pela avaliação para certificação IOSA (*IATA Operational Safety Audit*). Reconhecido internacionalmente, o programa *IATA Operational Safety Audit - IOSA* - mensura e avalia os Sistemas de Gerenciamento Operacional e de Controle das empresas aéreas, levantando possíveis não-conformidades a serem corrigidas (*findings*) dentre os 928 itens avaliados (*ISARP's - IOSA Standards and Recommended Practices*).

Para a obtenção da certificação, a Companhia criou a Assessoria de *Quality Assurance*, que responde diretamente à presidência. Em dezembro, foi concluído o processo de auditoria, no qual foram apontados dez *findings* (não-conformidades) e dez observações. O resultado foi melhor do que a média do mercado, que, em geral, gira em torno de 50 *findings*.

A partir desse diagnóstico, serão mantidos os 918 itens em conformidade e realizadas todas as modificações apontadas nos *findings* até dezembro de 2009 para obtenção da certificação.

Por se tratar de um programa de auditoria internacionalmente aceito, o IOSA substitui a maioria das auditorias entre empresas, realizadas atualmente, possibilitando economia por meio da eliminação das despesas em múltiplas auditorias. Além disso, a certificação eleva o nível de credibilidade e confiança na segurança operacional da Companhia, reflete sua excelência nessa área e amplia o potencial para uma gama de oportunidades comerciais, como acordos de *code-share*.

A implantação de novos sistemas, mais modernos e integrados, garantem eficiência à operação

PREMIAÇÕES

Prêmio IRGR nas Categorias Melhores Práticas de Divulgação e site de RI

A GOL recebeu três prêmios na 10ª edição do *IR Global Rankings 2008 (IRGR)*, premiação que classifica e identifica as melhores práticas na área de Relações com Investidores e em 2008 avaliou 160 empresas de 32 países. O website de RI da Companhia foi premiado com o TOP 5 na América Latina e, pelo terceiro ano consecutivo, na categoria Melhores Práticas de Divulgação, a GOL ocupou o primeiro lugar no ranking brasileiro e o TOP 5 América Latina.

Top of Mind Internet

A Companhia é a mais lembrada pelos internautas, de acordo com o *Top of Mind Internet 2008*, concedido pelo portal UOL. A GOL lidera o segmento, pelo segundo ano consecutivo, com 43% das citações, e também está à frente nas menções espontâneas, com um total de 64% dos votos. O prêmio foi criado com o objetivo de premiar as marcas mais lembradas pelos usuários ao navegarem pela rede.

2º lugar no ranking The Best Governed Major Latin Corporations 2008

A GOL foi posicionada em segundo lugar entre empresas não-financeiras em um estudo sobre governança corporativa na América Latina conduzido pela consultoria espanhola de sustentabilidade *Management & Excellence (M&E)*, em parceria com a revista *Latin Finance*.

O estudo analisou o desempenho dos programas de governança corporativa das companhias ante 41 padrões de governança corporativa, aceitos e utilizados mundialmente por investidores institucionais e privados. A GOL, única companhia aérea no *ranking*, emprega 90,2% dos requisitos de boas práticas analisados, em comparação à média de 62,34% alcançada pelas 50 empresas avaliadas.

Administração premiada pela IATA

Constantino de Oliveira Júnior, CEO da GOL, recebeu o prêmio GALA (Galeria Aeronáutica Latinoamericana) na categoria *Empresários Ilustres do Transporte Aéreo*, na conferência *Wings of Change*, da FIDAE (Feira Internacional do Ar e Espaço). A premiação, patrocinada pela IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo), reconhece os principais executivos e instituições que colaboram com o desenvolvimento da indústria de aviação na América Latina. O presidente da GOL figura como o único executivo brasileiro do setor entre os premiados.

Melhor companhia aérea de baixo custo da América do Sul

A GOL foi premiada pela *Skytrax Airline Reviews*, consultoria especializada no mercado aeronáutico, como a melhor companhia aérea de baixo custo da América do Sul. A premiação foi definida por pesquisa realizada na internet com mais de quatro milhões de passageiros de todo o mundo, que avaliaram 35 itens, incluindo desde serviço de bordo até conforto da cabine e despacho de bagagem.

A Empresa que mais respeita os consumidores

Em 2008, a GOL recebeu o prêmio *A empresa que mais respeita o consumidor* na categoria Companhia Aérea. A pesquisa foi realizada pela TNS InterScience para a revista *Consumidor Moderno* e aponta o nível de satisfação do consumidor com as empresas que o atendem, seguindo os atributos: atendimento; qualidade dos produtos e/ou serviços; preço; propaganda ética, séria e comprometida; responsabilidade social e compromisso com o meio ambiente; e monitoria da satisfação dos clientes por meio de pesquisas.





A Companhia pauta suas ações pelas melhores práticas de governança corporativa adotadas no Brasil e no mundo. Desde o lançamento de suas ações, em 2004, está listada no Nível 2 de Governança Corporativa da Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa). Também tem suas ações negociadas na Bolsa de Nova York (NYSE).

A empresa foi uma das primeiras da América Latina a implantar procedimentos e controles internos, seguindo as recomendações da Sarbanes-Oxley (SOX). Em 2006, um ano antes do prazo exigido pela SEC, a GOL obteve a certificação referente aos controles requeridos pela seção 404 desta lei.

Para manter um alto nível de transparência da gestão e dos negócios, a GOL iniciou em 2008 um processo de

análise e reestruturação de novos comitês de assessoramento ao Conselho de Administração, que foi aprovado no início de 2009. Foi criado um novo comitê para auxiliar na aplicação e divulgação das novas normas contábeis (IFRS): o Comitê de Políticas Contábeis e Demonstrações Financeiras.

O Comitê de Auditoria acompanha diretamente questões envolvendo riscos, nossa contabilidade, controles internos, divulgação de informações financeiras e cumprimento, o que garante um rigoroso controle sobre os relatórios financeiros e contribui com a melhoria dos processos de gestão de riscos, controles operacionais e financeiros da Companhia, fornecendo assim assistência ao nosso Conselho de Administração.

Com o objetivo de aprimorar suas práticas, a GOL conta com uma Política de Negociação de suas ações que estabelece regras e procedimentos para executivos e colaboradores com acesso a informações confidenciais.

A Companhia também possui uma Política de Divulgação de Fatos Relevantes, que define os critérios, o momento adequado e os responsáveis pela divulgação de tais informações aos investidores. Dessa forma, garante que os dados sejam distribuídos para o mercado de forma ampla, homogênea, transparente e dentro das normas previstas pela legislação de cada país em que suas ações são negociadas (Brasil e Estados Unidos). Essa política é regulada e amparada pelo Comitê de Divulgação, composto por profissionais que não estão diretamente envolvidos no processo de elaboração dos relatórios.

Controle acionário

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes é controlada pelo Fundo de Investimentos em Participações Asas, que detinha, ao final de 2008, 73,13% do capital total da Companhia.

	2008			2007		
	Ordinárias	Preferenciais	Total	Ordinárias	Preferenciais	Total
Fundo de Investimento ASAS	100,00%	42,60%	73,13%	100,00%	37,84%	70,90%
Ações em tesouraria	-	1,66%	0,78%	-	-	-
Outros	-	2,18%	1,02%	-	2,74%	1,28%
Mercado (<i>free float</i>)	-	53,56%	25,07%	-	59,42%	27,82%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Relações com investidores

Respeitando os princípios legais e éticos, a GOL prima pela transparência na divulgação das informações aos investidores e ao mercado financeiro. A área responsável por fazer essa ponte é a de Relações com Investidores (RI), que promove continuamente eventos para a divulgação de informações relativas ao desempenho da Companhia e atende pessoalmente, por telefone ou internet, investidores e analistas de mercado visando esclarecer suas dúvidas sobre a Companhia.

O acesso às informações é facilitado pelo site exclusivo de RI, que possui uma página dedicada especialmente aos jornalistas. Assim, a Companhia mantém canais exclusivos para seus principais *stakeholders*: analistas, investidores institucionais, acionistas pessoa física, investidores renda fixa e imprensa.

A Companhia realizou ainda um GOL DAY em São Paulo, no mês de novembro, direcionado a investidores e analistas financeiros do Brasil e do exterior, visando lhes apresentar seus principais resultados, fatos relevantes no período, perspectivas e planejamento para os próximos anos. Atualmente, a GOL tem cobertura de 14 analistas de ações e renda fixa.

Práticas exemplares de divulgação

Desde que se tornou uma empresa de capital aberto, em junho de 2004, simultaneamente nas bolsas de valores de São Paulo (Bovespa) e de Nova York (NYSE), a Companhia vem construindo suas ações de RI com base em três princípios: transparência, garantia de acesso à informação e igualdade de tratamento. Destacamos a seguir as principais iniciativas entre as políticas e procedimentos de divulgação fidedigna (*fair disclosure*):

Manual de política de divulgação

Aprovado pelo Conselho de Administração da GOL antes da abertura de capital, o Manual de Política e Procedimentos de Divulgação segue a instrução CVM nº358 (relacionada à divulgação e uso de informações sobre atos ou fatos relevantes), a Regulamentação de *Fair Disclosure* da SEC (Reg FD) e a regra de obrigatoriedade do EDGAR (sistema eletrônico de dados da SEC) para emissores estrangeiros. O manual está disponível para consulta no website de RI da Companhia.

Website de RI (português e inglês)

Referência em website de RI, por sua estrutura de fácil navegação e pelo alto nível de *disclosure* das informações, o site da GOL é atualizado continuamente, nas versões português e inglês. No endereço www.voegol.com.br/ri, investidores e analistas encontram informações completas e atuais, incluindo demonstrativos financeiros, *press releases*, informações sobre lucros, cotação das ações, cobertura e recomendação de analistas e estimativas de lucro feitas pelo mercado. Por sua contribuição ao mercado, o website já recebeu diversos prêmios do *IR Global Rankings*.

Webcasts Globais

As divulgações trimestrais de resultado da Companhia são realizadas via *webcast* em português e em inglês, visando atingir os diversos públicos de interesse no Brasil e no exterior. No

que se refere às reuniões públicas, a transmissão é feita ao vivo em português, com tradução simultânea para o inglês. Todas as apresentações são disponibilizadas no website de RI da empresa e podem ser acessadas a qualquer momento.

Demonstrativos financeiros em IFRS

Antecipando-se à exigência do mercado, a GOL passou a adotar, já no exercício de 2008, o modelo IFRS para suas demonstrações de resultados. Essas normas internacionais de contabilidade devem ser adotadas pelas companhias brasileiras a partir de 2010.

Projeção de resultados

A GOL fornece orientação para os resultados do exercício fiscal atual e, desta forma, permite discutir mais livremente as tendências e expectativas do setor de acordo com a Reg FD.

Com o objetivo de assegurar a consistência e o aperfeiçoamento contínuo na divulgação de informações, a GOL conta com uma estrutura de governança corporativa que prevê as melhores práticas do mercado. Melhora, assim, a percepção dos investidores e analistas quanto ao compromisso GOL de respeitar os princípios básicos de divulgação de resultados. A estrutura de governança corporativa da Companhia é formada por:

Conselho de administração

Os nove membros do Conselho de Administração, sendo quatro independentes, são eleitos para mandatos de um ano, com possibilidade de reeleição, em Assembléia Geral de acionistas detentores de ações ordinárias. Entre suas atribuições estão incluídas a definição de estratégias da Companhia, a escolha dos diretores executivos e o monitoramento de seu desempenho. O Conselho de Administração reúne-se trimestralmente ou sempre que solicitado pelo presidente do Conselho ou conjuntamente por quaisquer três de seus membros.



Conselho Fiscal

Integrado à política de transparência e governança corporativa da Empresa, o Conselho Fiscal da GOL foi criado em abril de 2007 e é formado por três membros efetivos, com mandato anual. As reuniões acontecem trimestralmente para acompanhamento de atos administrativos, revisão de demonstrações financeiras e envio de conclusão aos acionistas.

Diretoria Executiva

O diretor-presidente e quatro diretores vice-presidentes são responsáveis pela gestão direta dos negócios. Os executivos são eleitos pelo Conselho de Administração para mandato de um ano, com possibilidade de renovação.

Comitê de Divulgação

O funcionamento do Comitê de Divulgação, criado em 2005, está em conformidade com a Seção 302 da Lei Sarbanes-Oxley (2002).

Comitê de Auditoria

Auxilia o Conselho de Administração em questões relacionadas à contabilidade da Companhia, bem como controles internos, de divulgação de informações financeiras e cumprimento da legislação em vigor. É responsável também por avaliar a eficácia dos controles de observância legal. Todos os membros atendem aos requisitos de independência estabelecidos pela SEC e pela NYSE.

A GOL conta, ainda, com mais seis comitês não-estatutários compostos por executivos do Conselho de Administração e membros independentes.

Comitê de Políticas Contábeis e Demonstrações Financeiras

Criado em 2008, esse comitê tem por objetivo acompanhar, revisar e avaliar o cumprimento das políticas contábeis e de-

monstrações financeiras adotadas pela Companhia, especialmente nesse período de transição para a adoção do IFRS.

Comitê de Governança Corporativa e Nomeação

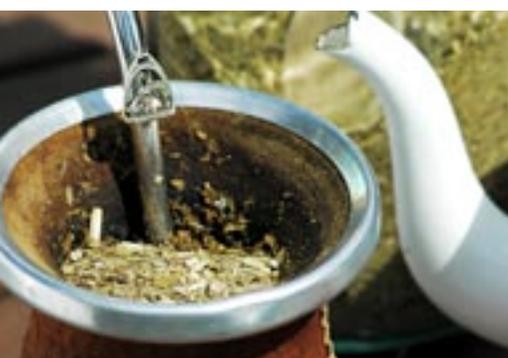
É responsável pela coordenação, implementação e revisão periódica das melhores práticas de governança corporativa e por manter o Conselho de Administração informado sobre as recomendações de legislação e de mercado referentes ao assunto.

Comitê de Política de Risco

Revisa e aprova as políticas de gestão de risco da Companhia e as ações adotadas na proteção contra variações cambiais, alterações nos preços de combustível e taxas de juros, bem como os efeitos dessas oscilações sobre os resultados da Empresa (receita, despesa, fluxo de caixa e balanço patrimonial). Também avalia a eficácia das medidas de *hedge* adotadas, aprova recomendações para futuras mudanças, conduz revisões de atividade de gerenciamento de caixa e faz recomendações ao Conselho de Administração.

Comitê de Política Financeira

Além de revisar e aprovar as políticas de finanças corporativas da Empresa, acompanha sua eficiência e implementação, examina periodicamente os planos de investimento e financiamento e faz recomendações ao Conselho de Administração. É responsável, ainda, por analisar periodicamente o impacto dos planos de investimento e financiamento sobre a estrutura de capital da Companhia, determinar parâmetros para a manutenção das estruturas de liquidez e capital desejadas e monitorar a execução e aprovação das políticas a serem aplicadas no trimestre seguinte.



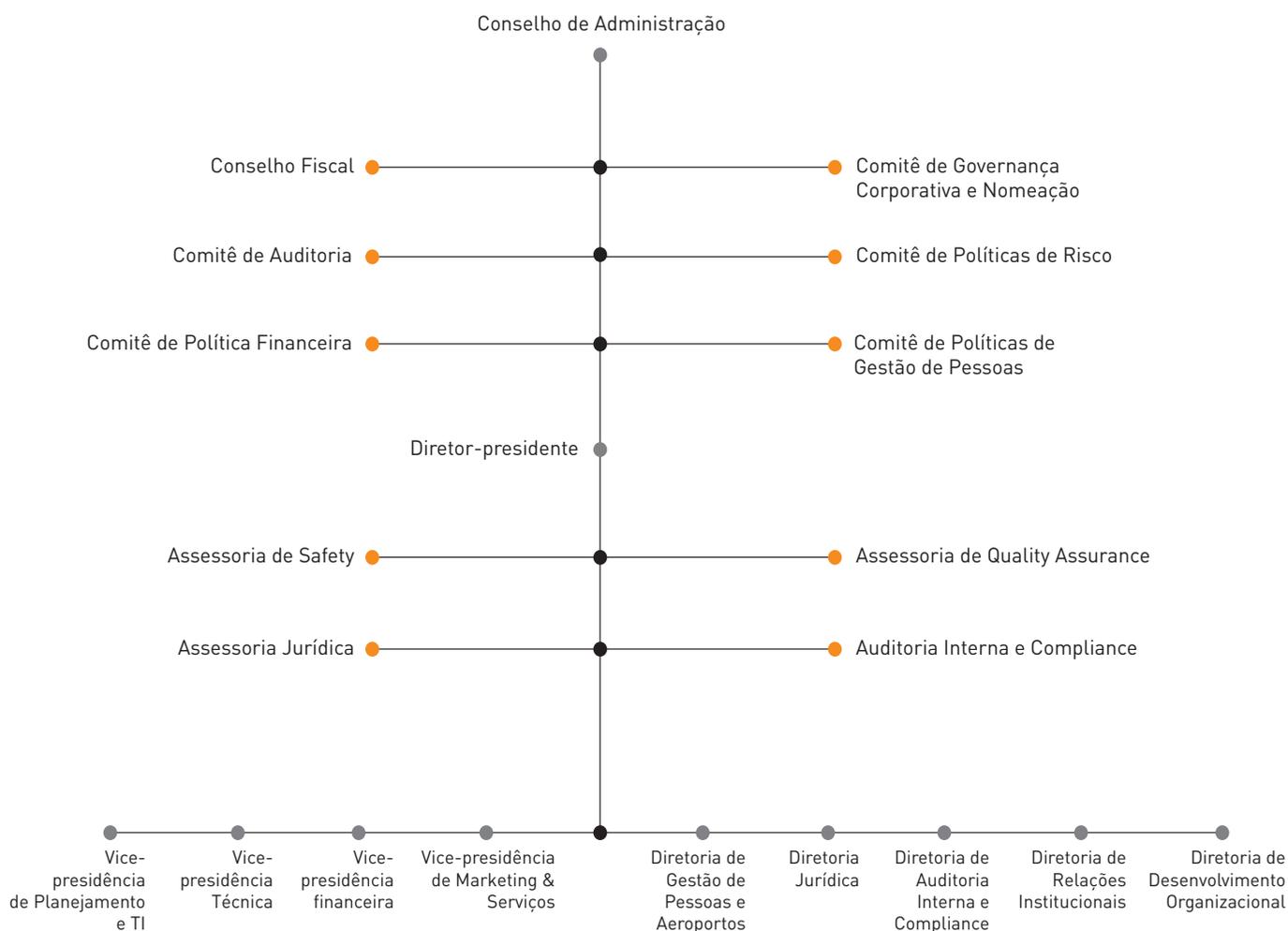


Comitê de Políticas de Gestão de Pessoas

Composto por até três membros eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de um ano e possibilidade de reeleição, o Comitê de Políticas de Gestão de Pessoas tem como função revisar e recomendar ao Conselho de Administração as formas de remuneração dos colaboradores (salário, bônus, opção de compra de ações). Também analisa a política de remuneração aplicável aos colaboradores e o plano de carreira e de sucessão, reportando suas avaliações ao Conselho.

As atribuições do Conselho de Administração, da Diretoria Executiva e dos Comitês da GOL, bem como os currículos de seus membros e a descrição de suas práticas de governança corporativa estão disponíveis no website da Companhia.

Organograma



AÇÕES DA GOL COMO INVESTIMENTO

O capital social da GOL é composto por 202,3 milhões de ações ordinárias e preferenciais. As ações preferenciais estão listadas desde 2004 na Bolsa de Valores de São Paulo (GOLL4) e na Bolsa de Valores de Nova York (GOL). As ações em circulação (*free float*) correspondem a 25% do total de ações, 54% das preferenciais. Do total de ações preferenciais que compunham o capital da empresa no final de 2008, 55% são negociados na Bovespa e 45% na NYSE, sob a forma de *American Depositary Shares* (ADS).

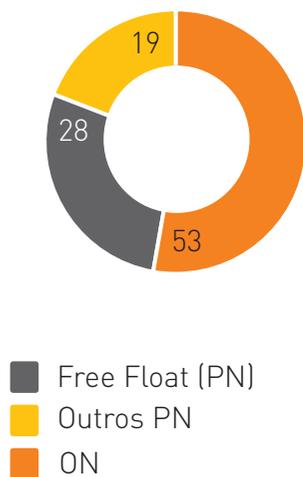
Devido à alta liquidez, as ações da Companhia também compõem os índices Ibovespa e IBRX-50, no mercado brasileiro, e os seus ADSs foram incluídos no índice MSCI, calculado pelo Morgan Stanley International. Fazem parte também dos índices IGC e Itag, criados pela

Bovespa para distinguir empresas com práticas diferenciadas das de governança corporativa.

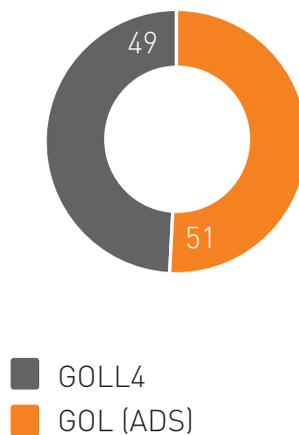
Ao final de 2008, a capitalização de mercado da GOL atingiu o valor de US\$ 2 bilhões, comparado aos US\$ 5 bilhões registrados em 31 de dezembro do ano anterior.

Os ADSs listados na NYSE registraram a cotação de US\$ 4,23 no último pregão de 2008, o que significou uma retração em relação ao início do ano. No mesmo período, os índices DTX (da Dow Jones) e XAL (*New York Exchange Airlines Index* – índice que mede o desempenho das ações de companhias aéreas norte-americanas) apresentaram uma desvalorização de 22,61% e de 29,33%, respectivamente, o que não favoreceu a confiança nas ações do setor aéreo internacional. A desvalorização nos ADSs foi de 82,25%.

Composição acionária ⁽¹⁾



Ações em circulação ⁽¹⁾



[1] em 31 de dezembro de 2008



Diante de uma desvalorização de 41,22% apresentada pelo Ibovespa (Índice da Bolsa de Valores de São Paulo) em 2008, as ações preferenciais da GOL perderam 77,35% de valor em reais, encerrando o ano cotadas a R\$ 9,91. Esse desempenho é reflexo dos preços altos do petróleo e do período de transição pelo qual a Companhia passou, com a incorporação da VARIG e a unificação dos sistemas e operações.

Na bolsa brasileira, as ações GOLL4 apresentaram volumes médios diários de 1.034,7 mil ações, girando R\$ 19,7 milhões por dia, em média, quando o volume médio diário em 2007, foi de 747,1 mil ações, equivalentes a R\$ 38,6 milhões.

Já os ADSs GOL tiveram, em 2008, um volume médio diário de 515,5 mil ações, com uma movimentação de US\$ 6,1 milhões, comparado a um volume médio diário de 827,6 mil ADSs e um giro médio diário de US\$ 22,7 milhões em 2007.

Performance das ações desde o IPO até 31 de dezembro de 2008



Distribuição de dividendos

Desde 2004, a GOL distribuiu R\$ 664,7 milhões em dividendos aos seus acionistas. Porém, em razão do atual ambiente da indústria aérea, o Conselho de Administração decidiu, em assembléia realizada em 6 de agosto de 2008, suspender a política de distribuição de dividendos trimestrais para o restante do ano.

A Companhia acredita que a medida atende aos interesses dos acionistas e da perenidade dos negócios, pois possibilita à GOL empregar o caixa para financiar seus investimentos e melhorar seus índices financeiros.

A suspensão da distribuição de dividendos foi uma das diversas medidas tomadas no exercício para compensar os aumentos no preço do petróleo, a desvalorização cambial e o cenário macroeconômico adverso, e permitiu à Administração a necessária flexibilidade para realizar investimentos, incluindo o programa de renovação da frota, a racionalização da capacidade de crescimento, a integração das operações da GTA e da VRG e a implementação de um novo sistema de vendas de passagens. Tais iniciativas contribuíram para otimizar as receitas e custos da Companhia.

GESTÃO DE RISCOS

Visando à proteção e à sustentabilidade dos negócios, bem como dos recursos materiais e financeiros utilizados em sua operação, a GOL sempre incorporou a gestão de risco aos processos de planejamento estratégico e operacional.

A Companhia foi uma das primeiras da América Latina a performar as certificações 302 e 404 da Lei Sarbanes-Oxley, o que comprova o elevado nível de controle interno sobre os relatórios financeiros e proporciona diversos benefícios, como melhoria da gestão de riscos e controles operacionais e financeiros mais rígidos.

Riscos econômico-financeiros

Os principais riscos inerentes às operações da GOL estão atrelados aos gastos com combustíveis, principalmente em momentos de volatilidade, oscilações nas taxas de juros e no câmbio. Para reduzir a volatilidade de lucros, a Companhia acompanha de perto as oscilações desses três aspectos.

As despesas com combustível estão sujeitas tanto a variações de preço quanto a oscilações cambiais, uma vez que os valores no mercado internacional são estipulados em dólares norte-americanos. Para se proteger do efeito dessas flutuações, a Companhia mantém um programa de *hedge* de combustível e variação cambial, pelo qual são firmados contratos com várias partes. As operações de *hedge* proporcionam cobertura de curto prazo à Companhia e são ajustadas semanalmente ou com maior frequência, de acordo com as circunstâncias.

Como parte de seu programa de gestão de riscos, a Companhia estabelece limites de exposição, índices de *hedge*, instrumentos e ativadores programados de preços. Para isso, vale-se de uma série de instrumentos financeiros, entre eles opções de compra de petróleo, contratos de *swap* de preço fixo de petróleo e contratos a termo de moeda estrangeira.

A gestão de caixa da Companhia é feita por meio de derivativos financeiros, com opções sintéticas de renda fixa registradas na CETIP e realizadas com bancos de primeira linha, e de *swaps* para obter rentabilidade em CDI a partir de aplicações feitas a taxas pré-fixadas ou denominadas em dólares.

As operações de *hedge* são executadas pelo Comitê Interno de Gestão de Riscos e supervisionadas pelo Comitê de Políticas de Risco do Conselho de Administração, que se reúne trimestralmente para avaliar a eficácia das políticas de gestão de risco e recomendar alterações. Sua política prevê que os instrumentos financeiros derivativos sejam líquidos, para que a Companhia possa fazer ajustes de posição e ter preços que sejam amplamente divulgados. A Companhia evita concentração de risco de crédito e risco de produto.

Operacionais

Para proteger seu patrimônio, a GOL contrata seguros com limites adequados para proteção dos riscos inerentes ao seu negócio. Também conta com seguros de aeronaves, que garantem cobertura de casco, guerra (sequestro e confisco), responsabilidade civil, peças de reposição e responsabilidade civil de veículos.

Demonstrações Financeiras

Buscando atender às seções 302 e 404 da Lei Sarbanes-Oxley, a estrutura de controles internos dos processos relevantes que trazem riscos para as demonstrações financeiras é avaliada, documentada e testada conforme os requisitos do *Public Companies Audit Oversight Board* (PCAOB), utilizando metodologias e critérios mundialmente reconhecidos.



Gestão de pessoas

O sucesso da Companhia é construído dia-a-dia pelos seus colaboradores, que trabalham com dinamismo e eficiência para levar os melhores serviços aos clientes que viajam com a GOL. Sendo assim, a Companhia investe no aprimoramento contínuo de seu quadro de profissionais, de maneira a manter a melhor equipe do setor.

Em 2008, com a integração das duas empresas operacionais, a Companhia passou por uma reestruturação visando estabelecer cargos e salários únicos para o novo quadro de pessoal. Os sistemas de administração de recursos humanos também convergiram para um modelo único de administração do cadastro e folha de pagamento dos colaboradores.

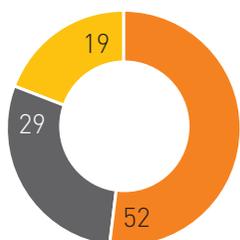
Diversidade

O quadro de funcionários da Companhia balanceia a experiência daqueles que atuam nas áreas técnicas (pilotos, copilotos e especialistas em manutenção), que trazem excelência e segurança, com a criatividade e jovialidade dos colaboradores nas funções administrativas e de atendimento, que proporcionam dinamismo e inovação à rotina de serviços da GOL.

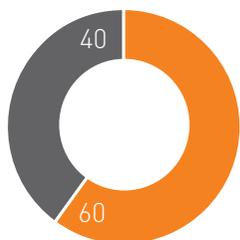
Como diferencial competitivo, a GOL aposta na diversidade de sexual, étnica, social, política e ideológica. Assim como a política de gestão de pessoas, o slogan "na GOL todo mundo pode voar" reflete a diversidade como princípio da Companhia desde a sua criação.

Dentre os 15.911 colaboradores que compuseram o quadro da Companhia em 2008, 52% estão alocados em funções de aeroportos e operações de voos, 29% atuando como pilotos, copilotos e comissários de bordo, e outros 19% em áreas administrativas e de atendimento ao cliente. Mais de 40% do quadro é formado por mulheres e a maioria dos colaboradores tem entre 18 e 35 anos, mas também são contratados aprendizes e pessoas acima de 60 anos. Colaboradores com ensino médio compõem quase 70% do time, seguidos de 29% de pessoas com ensino superior completo.

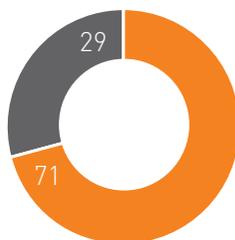
Quadro funcional (%)



- aeroportos e operações
- pilotos, copilotos e comissários de bordo
- áreas administrativas e atendimento ao cliente



- Mulheres
- Homens



- Ensino superior completo
- Ensino médio



Remuneração e benefícios

A GOL pratica política de remuneração variável baseada no alcance das metas estabelecidas no planejamento estratégico. Os colaboradores da GOL, anualmente contam com o Programa de Participação nos Resultados (PPR), distribuída de acordo com o alcance das metas estabelecidas no planejamento estratégico e nos resultados financeiros da Companhia.

Em abril de 2008 foi concedido 70% do salário de cada colaborador. Os aeronautas, segundo critérios de cálculo do valor da remuneração, receberam a porcentagem calculada computando-se os salários nominais (base de dezembro de 2007) e a remuneração variável (média das horas voadas em 2007). Para os aeroviários, o valor da remuneração foi calculado computando-se os salários nominais (base de dezembro de 2007) e o adicional noturno. Como regra geral, são excluídos os valores referentes a férias, 13º salário e encargos trabalhistas previdenciários e fundiários.

Além disso, a GOL oferece a todos seus colaboradores o Benefício Viagem, por meio do qual são concedidas passagens aéreas gratuitas ou com tarifas promocionais, conforme previsões regulamentares das diferentes categorias do benefício.

Treinamento

Para assegurar a manutenção de seu padrão de qualidade, a estrutura organizacional de gestão de pessoas desenvolve programas de seleção, contratação, retenção de talentos e

treinamento para os colaboradores em quatro grandes módulos: educação corporativa, resposta a emergências, *safety* e *security*. Em 2008, a GOL ofereceu mais de 20 mil horas de treinamento aos seus colaboradores nas diversas áreas.

Desenvolvimento de lideranças

A partir de Pesquisa de Clima Organizacional realizada pela área de Desenvolvimento em 2004, 2005 e 2006, a GOL criou o Programa de Desenvolvimento de Liderança.

A análise dos resultados obtidos na pesquisa apontou para a necessidade de desenvolver o perfil das lideranças da Companhia e capacitá-las nas melhores práticas de gestão de pessoas.

Em 2008, o programa ofereceu 4.602 horas de treinamento a 170 gestores e líderes das áreas de Aeroportos e Manutenção, proporcionando a troca de conhecimento, experiências e conceitos fundamentais para o aperfeiçoamento das habilidades e atitudes que levam à maior eficácia na liderança das equipes.



RESPONSABILIDADE CORPORATIVA

Por ter sido criada em um contexto de grande preocupação com as questões socioambientais, a GOL já nasceu comprometida com a sustentabilidade e estrutura de suas operações, processos e ações, para que sejam economicamente viáveis, socialmente justas e ecologicamente corretas.

Na busca da sustentabilidade empresarial, o relacionamento com os diversos públicos envolvidos em sua rotina é conduzido com base na ética, transparência e responsabilidade socioambiental.

Além dos processos que garantem a continuidade e a rentabilidade da empresa a longo prazo, a GOL adota outros com o objetivo de minimizar seus impactos, trazer benefícios ao meio ambiente e levar desenvolvimento à sociedade.

Como empresa aérea em um país de proporções continentais e de profundos contrastes sociais, a Companhia apoia entidades empenhadas em repartir, compartilhar e semear desenvolvimento e inclusão social.

A GOL publica o Balanço Socioambiental de 2008, um documento à parte que detalha o compromisso das ações efetivas da Companhia no seu objetivo de contribuir para um Brasil social e ambientalmente correto e justo.

Desempenho social

Colaboradores

A área de Recursos Humanos, estratégica para a Companhia, pratica uma política de total respeito à diversidade e à individualidade de seus colaboradores. A GOL incentiva a contratação e a promoção de profissionais pertencentes a grupos menos privilegiados no mercado de trabalho (jovens, idosos e portadores de necessidades especiais). O Código de Ética e o Manual de Conduta da Companhia proíbem qualquer tipo de diferenciação ou preconceito.

Implantado em 2004, o Projeto PCD (Pessoas com Deficiências) promoveu a contratação de 186 pessoas, empregadas em funções que têm contato direto com o público, principalmente nos aeroportos. O Projeto também prevê a preparação

de colaboradores, por meio de cursos e palestras, para lidar adequadamente com os novos colaboradores.

O Projeto Melhor Idade é outro programa que visa à diversidade interna, uma vez que proporciona oportunidades de trabalho para pessoas com mais de 50 anos de idade.

Os profissionais são engajados no desenvolvimento de projetos, com metas e resultados claramente definidos. As lideranças de cada unidade gerencial incentivam sua equipe a colaborar com novas idéias e sugestões. O reconhecimento a esse esforço ocorre por meio do Programa de Participação de Resultados (PPR), iniciado em 2004. A participação nos resultados está atrelada a metas de qualidade e de desempenho da Companhia, da área e do colaborador.

Através do Portal Corporativo (intranet), campanhas internas, Pombo-Correio (jornal-mural) e eventos realizados pela equipe da Assessoria de Comunicação Corporativa, a GOL se comunica com seus colaboradores, integra os profissionais e estreita as relações interpessoais.



Clientes

Em 2008, a GOL transportou 26 milhões de passageiros, ante 24 milhões em 2007. Das 100 milhões de pessoas transportadas desde a criação da Companhia, cerca de 10% nunca haviam viajado de avião e puderam fazê-lo por meio de tarifas acessíveis, promoções e parcelamento de passagens em até 36 vezes. Isso permitiu que um número maior de pessoas trocasse o ônibus pelo transporte aéreo, ganhando tempo e agregando conforto e segurança ao seu deslocamento. Contribuiu para esse incremento a incorporação da VARIG e suas rotas.

Pesquisa de Satisfação de Passageiros

O Instituto Pesquisas Inteligentes realizou, no período de novembro a dezembro de 2008, uma pesquisa de satisfação com oito mil clientes a bordo de suas aeronaves.

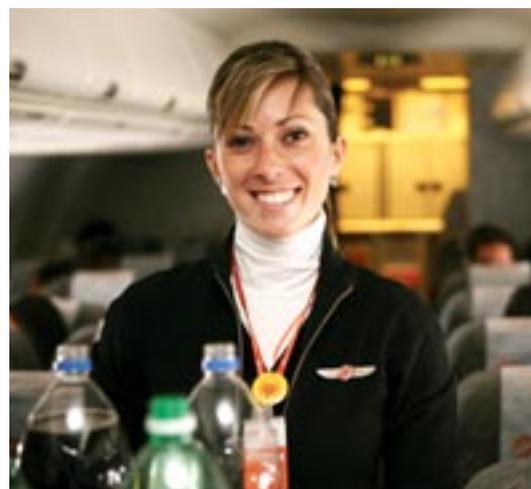
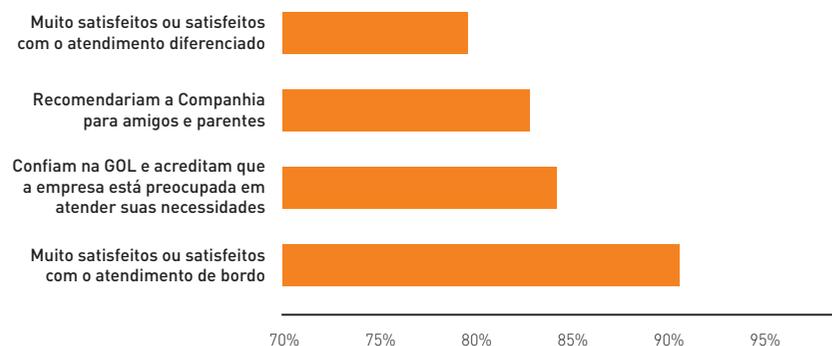
Um dos destaques da pesquisa foi o nível de satisfação dos clientes em relação à excelência do atendimento a bordo: 91% dos passageiros encontravam-se muito satisfeitos ou satisfeitos com o atendimento prestado pela tripulação, tanto em voos nacionais como em internacionais.

Além disso, 83% dos passageiros afirmaram que confiam na GOL e acreditam que a Empresa é preocupada em ouvir e atender as necessidades dos seus clientes.

A qualidade do atendimento diferenciado dedicado aos clientes com necessidades especiais também foi reconhecida na pesquisa: 79% dos clientes estão muito satisfeitos ou satisfeitos com o atendimento diferenciado para prioridades.

Em geral, a satisfação dos clientes com a GOL é alta, já que 82% dos pesquisados afirmaram que recomendariam a Companhia para amigos e parentes.

Pesquisa de satisfação dos clientes



Comunidade

Ciente da importância de seu papel na sociedade, a GOL tem apoiado projetos sociais em diversas áreas (educação, incentivo ao empreendedorismo social, mobilização social e saúde). Em geral, as contribuições são realizadas por meio de doação de passagens aéreas, de modo a ampliar o alcance e o foco de trabalho das instituições.

Educação

A GOL acredita que a educação é capaz de transformar a sociedade. Por isso, a Companhia apoia seis projetos que oferecem formação profissional e incentivo à cultura, esporte, dança e música. São eles: Associação Vaga Lume; Bolshoi; Caravana do Esporte e da Música; Fundação Gol de Letra; Instituto Ayrton Senna; e Instituto Criar de TV, Cinema e Novas Mídias.

Associação Vaga Lume

A Associação Vaga Lume promove a Expedição Vaga Lume, por meio da qual contribui com a integração da região amazônica a partir da implantação de bibliotecas nas comunidades rurais da Amazônia Legal Brasileira.

Bolshoi

A Escola do Teatro Bolshoi no Brasil proporciona a inclusão de crianças e jovens no mundo da cultura, por meio do acesso à formação profissional em dança clássica.

Caravana do Esporte e da Música

O projeto Caravana do Esporte e da Música estimula a prática do esporte e o interesse pela arte entre estudantes e professores da rede pública de ensino em municípios de baixa renda.

Fundação Gol de Letra

A Fundação Gol de Letra oferece acesso à educação e cultura a jovens do Rio de Janeiro e São Paulo, por meio de programas que integram esporte e inclusão social.

Instituto Ayrton Senna

Em 2008, a GOL apoiou a 5ª edição da Ayrton Senna Racing Day, uma maratona de revezamento que reverte todo o valor arrecadado com as inscrições aos projetos educacionais desenvolvidos pelo Instituto Ayrton Senna.

Instituto Criar de TV, Cinema e Novas Mídias

O Instituto Criar oferece programa de formação técnica audiovisual e sociocultural a jovens de comunidades menos favorecidas.

Incentivo ao Empreendedorismo Social e Mobilização Social:

A GOL apoia sete instituições focadas em mobilizar a opinião pública e estimular a prática social. São elas: Ashoka, Atletas pela Cidadania, Canto Cidadão, Care, Eu Quero Ajudar, Fundação Abrinq e Futebol dos Atores.

Ashoka

A Ashoka apoia empreendedores sociais e pessoas com ideias inovadoras, capazes de provocar transformações nas comunidades em que estão inseridas.

Atletas pela Cidadania

O Projeto Atletas pela Cidadania propõe o uso da força da imagem de renomados atletas brasileiros na ação política para defesa e promoção de causas sociais transformadoras, unindo governo, ONGs e empresas para o bem comum.

Canto Cidadão

O Canto Cidadão atua em projetos com foco em desenvolvimento humano e equilíbrio social, implantando programas de voluntariado, realizando palestras para estudantes sobre cidadania, visitando hospitais públicos, entre outras ações.

Care

A proposta da Care é compreender e combater as raízes estruturais da pobreza, por meio de diversos programas de sustentabilidade em comunidades de baixa renda em todo o Brasil.

Eu Quero Ajudar

A instituição Eu Quero Ajudar trabalha no desenvolvimento de comunidades menos favorecidas do sertão cearense.

Fundação Abrinq

A Fundação Abrinq trabalha na conscientização da sociedade sobre os direitos da criança e do adolescente, de modo a contribuir para a construção de um país mais justo e igualitário.

Futebol dos Atores

O projeto Futebol dos Atores realiza jogos de futebol beneficentes, com a participação de artistas renomados, em diversas cidades do Brasil, nos quais são arrecadados alimentos não perecíveis que são doados para instituições filantrópicas.

Saúde

A GOL apoia cinco projetos na área de saúde em grande parte do território brasileiro. São eles: Associação de Assistência à Criança Deficiente (AACD), Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE), Centro Infantil Boldrini, Expedicionários da Saúde e Projeto Felicidade.

Associação de Assistência à Criança Deficiente (AACD)

A AACD dedica-se ao atendimento e reabilitação de crianças e adolescentes com deficiência física, procurando reintegrá-los à sociedade.

Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE)

A APAE atua na defesa dos direitos de pessoas com deficiência em todas as políticas públicas. A Associação tem como principais objetivos a melhoria da qualidade de vida dos de-

ficientes e sua inclusão na sociedade. Por isso, orienta os familiares a lidar com os deficientes, oferece atendimento educacional especializado e prepara os deficientes para entrarem no mercado de trabalho, entre outras ações.

Centro Infantil Boldrini

O Centro Infantil Boldrini oferece tratamento especializado contra o câncer infantil e doenças do sangue.

Centro Infantil Boldrini

O Centro Infantil Boldrini oferece tratamento especializado contra o câncer infantil e doenças do sangue.

Expedicionários da Saúde

Expedicionários da Saúde é um grupo de médicos voluntários que tem como objetivo levar medicina especializada e atendimento cirúrgico às populações indígenas que vivem isoladas na Amazônia brasileira.

Projeto Felicidade

O Projeto Felicidade propõe o restabelecimento da autoestima de crianças em tratamento contra o câncer. Os participantes do projeto são selecionados em 32 hospitais de todo o país.

Mais informações sobre os projetos sociais apoiados pela GOL estão disponíveis no Balanço Socioambiental da Companhia.



Desempenho ambiental

A GOL reforça em suas operações diárias seu compromisso com a preservação do meio ambiente. Consciente de seu impacto ambiental, a Companhia desenvolve diversas ações para reduzir a geração de resíduos e o consumo de matérias-primas.

A frota da Companhia é composta por modernas aeronaves que geram menos poluição sonora e já cumprem metas de redução de emissão de CO₂, que serão exigidas por lei no futuro.

O Centro de Manutenção de Aeronaves da GOL em Confins (MG) atende a todas as condicionantes de licença ambiental e legislações. Desde a sua inauguração, em 2006, qualquer tipo de resíduo químico e oleoso gerado na manutenção ou pintura dos aviões é enviado para tratamento em empresas especializadas. Já a Estação de Tratamento de Efluentes Químicos (ETE) recebe e trata a água proveniente de lavagem de aeronaves, peças e piso, de pias de mão da manutenção e do posto médico. Com a ampliação do Centro de Manutenção, iniciada em 2008, a Estação de Tratamento será triplicada.

Programas ambientais

Implantado há cinco anos, o projeto **Passando a Limpo** é um método inteligente de lavagem a seco das aeronaves, que economiza em 90% o uso de água. Essa quantidade do recurso poupado por aeronave é o suficiente para abastecer, diariamente, uma família composta por dois adultos e duas crianças.

Além desse projeto, desde 2006 a GOL desenvolve o **Programa de Reciclagem**, que realiza coleta seletiva de lixo em

todos os escritórios e bases da empresa. Os materiais são coletados separadamente, uma vez ao dia, e encaminhados às indústrias recicladoras, por meio de cooperativas. Com o nosso programa de reciclagem, a média de árvores que deixamos de cortar em 2008 foi de 886 árvores.

Outra iniciativa é o apoio, há quatro anos, ao programa de reflorestamento Florestas do Futuro, desenvolvido pela Fundação SOS Mata Atlântica. A Companhia financiou o plantio da **Floresta GOL** e agora é responsável pela manutenção das 30 mil árvores nativas no Rio Piracicaba e no reservatório Ponte Nova (Salesópolis), ambos no estado de São Paulo. Esse reflorestamento promove a preservação da biodiversidade da flora e da fauna, além de atuar diretamente na melhoria da qualidade e quantidade da água.

Mais informações sobre o desempenho ambiental da GOL estão disponíveis no Balanço Socioambiental da Companhia.



GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

31 de dezembro de 2008

Parecer dos Auditores Independentes de Empresas
Públicas sobre Controles Internos de Acordo com as
Normas do PCAOB _____ 48

Parecer dos Auditores Independentes de Empresas
Públicas de Acordo com as Normas do PCAOB _____ 49

Demonstrações Financeiras Consolidadas Auditadas

Demonstrações do Resultado Consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e 2007 _____ 50

Balancos Patrimoniais Consolidados em 31 de
dezembro de 2008 e 2007 _____ 51

Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido
Consolidadas em 31 de dezembro
de 2008 e 2007 _____ 53

Demonstrações do Fluxo de Caixa Consolidadas
em 31 de dezembro de 2008 e 2007 _____ 54

Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras
Consolidadas _____ 55

PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES DE EMPRESAS PÚBLICAS SOBRE CONTROLES INTERNOS DE ACORDO COM AS NORMAS DO PCAOB

Ao Conselho de Administração e aos Acionistas
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos os controles internos da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. sobre a elaboração das demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2008, com base nos critérios estabelecidos em Controles Internos - Estrutura Integrada emitidos pelo Comitê de Organizações Patrocinadoras da Comissão Treadway (critérios COSO). A administração da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. é responsável pela manutenção de controles internos eficazes sobre a elaboração de demonstrações financeiras e pela avaliação da eficácia desses controles internos sobre a emissão dessas demonstrações, incluída no relatório da administração sobre controles internos adotados na elaboração das demonstrações financeiras. Nossa responsabilidade é de emitir uma opinião sobre os controles internos da Companhia na elaboração de demonstrações financeiras com base em nosso exame de auditoria.

Nosso exame foi conduzido de acordo com as normas do Conselho de Supervisão de Assuntos Contábeis de Empresas Públicas dos Estados Unidos da América (PCAOB), que requerem o planejamento dos trabalhos e a execução dos exames de auditoria de forma a obter razoável garantia de que os controles internos eficazes sobre a elaboração de demonstrações financeiras foram mantidos em todos os aspectos relevantes. Nosso exame incluiu a obtenção de entendimento dos controles internos sobre a elaboração de demonstrações financeiras, a análise da avaliação feita pela Administração, o teste e a avaliação da estrutura e da eficácia operacional dos controles internos, além da realização de outros procedimentos que consideramos necessários nas circunstâncias. Acreditamos que nosso exame fornece razoável base para a emissão de nossa opinião.

Os controles internos relacionados às demonstrações financeiras da Companhia é um processo desenvolvido para fornecer garantia razoável em relação à confiabilidade das informações contábeis e à elaboração das demonstrações financeiras divulgadas de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos. Os controles internos relacionados às demonstrações financeiras incluem as políticas e procedimentos que (1) se relacionam à manutenção dos registros que, em detalhe razoável, refletem precisa e adequadamente as transações e baixas dos ativos da Companhia; (2) fornecem garantia razoável de que as transações são registradas conforme necessário para permitir a

elaboração das demonstrações financeiras de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos e que os recebimentos e pagamentos da Companhia estão sendo feitos somente de acordo com autorizações da administração e dos diretores da Companhia; e (3) fornecem garantia razoável em relação à prevenção ou detecção oportuna de aquisição, uso ou destinação não autorizados dos ativos da Companhia que poderiam ter um efeito relevante nas demonstrações financeiras.

Devido às suas limitações inerentes, os controles internos relacionados às demonstrações financeiras podem não prevenir ou detectar erros. Da mesma forma, projeções de qualquer avaliação sobre sua efetividade para períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os controles tornem-se inadequados devido a mudanças em condições ou de que o grau de conformidade com as políticas ou procedimentos possa deteriorar-se.

Em nossa opinião, a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. manteve controles internos eficazes sobre a elaboração das demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2008, com base nos critérios do COSO.

Auditamos também, de acordo com as normas do Conselho de Supervisão de Assuntos Contábeis de Empresas Públicas dos Estados Unidos da América (PCAOB), os balanços patrimoniais consolidados da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. de 31 de dezembro de 2008 e 2007 e as correspondentes demonstrações consolidadas do resultado, das mutações do patrimônio líquido e do fluxo de caixa para os exercícios findos naquelas datas, sobre as quais emitimos parecer sem ressalvas, datado de 19 de março de 2009.

ERNST & YOUNG

Auditores Independentes S.S.

CRC-2SP015199/0-6

Maria Helena Pettersson

Sócia

São Paulo, Brasil,

19 de março de 2009

PARECER DOS AUDITORES INDEPEDENTES DE EMPRESAS PÚBLICAS DE ACORDO COM AS NORMAS DO PCAOB

Ao Conselho de Administração e aos Acionistas
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos os balanços patrimoniais consolidados da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em 31 de dezembro de 2008 e de 2007, assim como as demonstrações consolidadas de resultado, das mutações do patrimônio líquido e de fluxo de caixa dos exercícios findos nessas datas. Essas demonstrações são de responsabilidade da administração da companhia. Nossa responsabilidade é expressar opinião sobre as demonstrações financeiras com base em nossa auditoria.

Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas do Conselho de Supervisão de Assuntos Contábeis de Empresas Públicas dos Estados Unidos da América (PCAOB). Essas normas exigem que a auditoria seja planejada e executada para obter razoável segurança sobre se as demonstrações financeiras não contenham erros materiais. A auditoria também inclui avaliação, com base em testes, dos princípios contábeis usados e estimativas significativas feitas pela administração, assim como a avaliação geral da apresentação das demonstrações financeiras. Acreditamos que nossa auditoria fornece uma base razoável para a nossa opinião.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras referidas acima apresentam adequadamente, em todos os aspectos materiais, a posição financeira consolidada da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em 31 de dezembro de 2008 e 2007, assim como os resultados consolidados de suas operações

e de fluxo de caixa relativos aos exercícios findos nas mencionadas datas, em conformidade com as Normas Internacionais de Contabilidade (IFRS), emitidas pelo Comitê de Normas Internacionais de Contabilidade.

Também examinamos, de acordo com o Conselho de Supervisão de Assuntos Contábeis de Empresas Públicas dos Estados Unidos da América (PCAOB), a eficácia dos controles internos da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. relacionados com a preparação de demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2008, com base nos critérios estabelecidos pelo Controles Internos - Estrutura Integrada emitidos pelo Comitê de Organizações Patrocinadoras da Comissão Treadway (COSO) e emitimos parecer sem ressalvas datado de 19 de março de 2009.

ERNST & YOUNG

Auditores Independentes S.S.

CRC-2SP015199/0-1

Maria Helena Pettersson

Sócia

São Paulo, Brasil,

19 de março de 2009

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO CONSOLIDADAS

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	Notas	2008	2007
Receita operacional			
Transporte de passageiros		5.890.104	4.566.691
Transporte de cargas e outros		516.089	374.293
Total da receita operacional		6.406.193	4.940.984
Custos e despesas operacionais			
Pessoal	4	(983.783)	(799.344)
Combustível de aviação		(2.630.834)	(1.898.840)
Arrendamento mercantil de aeronaves		(645.089)	(525.785)
Seguro de aeronaves		(42.813)	(44.646)
Vendas e publicidade		(588.735)	(367.866)
Tarifas aeroportuárias		(338.370)	(273.655)
Prestação de serviços		(422.177)	(348.732)
Material de manutenção e reparo		(388.030)	(339.281)
Depreciação e amortização		(125.127)	(62.548)
Outras despesas operacionais		(329.883)	(277.844)
Total de despesas operacionais		(6.494.841)	(4.938.541)
Resultado operacional		(88.648)	2.443
Custos financeiros e outras receitas (despesas)			
Custos financeiros			
Receita de juros (despesa)		(269.278)	(182.618)
Juros capitalizados		28.871	38.879
Total de custos financeiros		(240.407)	(143.739)
Variação cambial (perda)		(757.526)	165.230
Juros e rendimentos		78.349	293.333
Outras receitas (despesas), líquidas		(185.118)	(123.806)
Total de outras receitas		(1.104.702)	191.018
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda		(1.193.350)	193.461
Despesa de imposto de renda (benefício)	5	(193.626)	78.800
Lucro (prejuízo) líquido do exercício de operações em continuidade atribuído a participação do controlador		(1.386.976)	272.261
Lucro (prejuízo) por ação:			
Básico	15	(6,89)	1,37
Diluído	15	(6,89)	1,37

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (Em milhares de reais)

	Notas	2008	2007
Ativo			
Ativo não-circulante			
Imobilizado, líquido	6	2.998.756	2.191.028
Ativos intangíveis	7	1.197.861	1.197.441
Outros ativos não-circulantes			
Depósitos	2	507.428	448.807
Impostos diferidos	5	495.544	485.980
Caixa restrito	12	6.589	6.041
Outros ativos não-circulantes	2	105.526	87.694
Total de outros ativos não-circulantes		1.115.087	1.028.522
Total do ativo não-circulante		5.311.704	4.416.991
Ativo circulante			
Outros ativos circulantes	2	49.439	144.484
Despesas antecipadas	2	120.100	131.231
Depósitos	2	237.914	192.357
Impostos a recuperar e a compensar		110.767	45.569
Estoques	9	200.514	209.926
Contas a receber	10	344.927	916.133
Caixa restrito	12	176.697	-
Ativos financeiros	19	245.585	820.343
Caixa e equivalentes de caixa	11	169.330	573.121
Total do ativo circulante		1.655.273	3.033.164
Total do ativo		6.966.977	7.450.155

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

BALANÇOS PATRIMONIAIS CONSOLIDADOS

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (Em milhares de reais)

	Notas	2008	2007
Passivo e patrimônio líquido			
Patrimônio líquido			
Capital social	13	1.248.649	1.248.649
Reservas de capital	13	89.556	89.556
Ações em tesouraria	13	(41.180)	-
Lucros (Prejuízos) acumulados	13	(273.877)	1.153.412
Total do patrimônio líquido		1.023.148	2.491.617
Passivo não-circulante			
Empréstimos de longo prazo	19	2.438.881	1.714.716
Receita diferida Smiles	2	262.626	233.618
Impostos diferidos	5	323.345	339.348
Provisões	16	157.310	117.062
Outros passivos não-circulantes		160.069	63.135
Total do passivo não-circulante		3.342.231	2.467.879
Passivo circulante			
Empréstimos de curto prazo	19	967.452	891.543
Contas a pagar		283.719	326.364
Salário, encargos e benefícios		146.805	163.437
Impostos correntes a pagar		39.605	68.013
Tarifas aeroportuárias		97.210	84.319
Transportes a executar	22	572.573	472.860
Provisões	16	165.287	175.976
Receita diferida Smiles	2	90.043	147.348
Outros passivos circulantes		238.904	160.799
Total do passivo circulante		2.601.598	2.490.659
Total do passivo e patrimônio líquido		6.966.977	7.450.155

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (Em milhares de reais, exceto as informações sobre as ações)

	Capital social		Ações em tesouraria		Reservas de capital	Lucros (Prejuízos) acumulados	Total	
	Notas	Ações	Valor	Ações				Valor
Saldos em 1º de janeiro de 2007		196.206.466	887.625	-	-	89.556	1.188.142	2.165.323
Resultado global:								
Lucro líquido do exercício		-	-	-	-	-	272.261	272.261
Perdas líquidas em títulos disponíveis para venda		-	-	-	-	-	(6.726)	(6.726)
Instrumentos derivativos, liq. de impostos		-	-	-	-	-	(2.395)	(2.395)
Total do resultado global		-	-	-	-	-	263.140	263.140
Capital subscrito integralizado		11.569	432	-	-	-	-	432
Aumento de capital para aquisição da VRG	3	6.082.220	360.592	-	-	-	-	360.592
Remuneração baseada em ações	14	-	-	-	-	-	4.905	4.905
Dividendos a pagar e juros sobre o capital próprio		-	-	-	-	-	(302.775)	(302.775)
Saldo em 31 de dezembro de 2007		202.300.255	1.248.649	-	-	89.556	1.153.412	2.491.617
Resultado global:								
Prejuízo do exercício		-	-	-	-	-	(1.386.976)	(1.386.976)
Ganhos líquidos em títulos disponíveis para venda		-	-	-	-	-	4.001	4.001
Instrumentos derivativos, liq. de impostos		-	-	-	-	-	(13.418)	(13.418)
Total do resultado global		-	-	-	-	-	(1.396.393)	(1.396.393)
Capital subscrito integralizado		336	-	-	-	-	-	-
Remuneração baseada em ações	14	-	-	-	-	-	5.362	5.362
Ações em tesouraria	13	-	-	(1.574.200)	(41.180)	-	-	(41.180)
Dividendos a pagar	13	-	-	-	-	-	(36.258)	(36.258)
Saldo em 31 de dezembro de 2008		202.300.591	1.248.649	(1.574.200)	(41.180)	89.556	(273.877)	1.023.148

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

DEMONSTRAÇÕES DO FLUXO DE CAIXA CONSOLIDADAS

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (Em milhares de reais)

	2008	2007
Fluxo de caixa de atividade operacionais		
Lucro líquido (Prejuízo) do exercício	(1.386.976)	272.261
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciação e amortização	125.127	62.548
Imposto de renda	(119.173)	(196.421)
Pagamentos baseados em ações	5.362	4.905
Mudança no valor justo de instrumentos financeiros derivativos	(9.417)	(9.121)
Variações cambiais e monetárias, líquidas	757.526	(165.230)
Mudanças nos ativos e passivos operacionais:		
Provisões	29.559	101.209
Contas a receber	571.206	(232.674)
Estoques	9.412	(129.319)
Depósitos	(104.178)	(163.836)
Despesas antecipadas	11.131	(45.683)
Outros ativos	77.213	1.389
Transportes a executar	99.713	98.800
Receita diferida Smiles	(28.297)	5.469
Fornecedores	(42.645)	(22.055)
Outros passivos	171.297	2.735
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades operacionais	166.860	(415.023)
Fluxo de caixa de atividades de investimento		
Aquisição da VRG, líquido do caixa adquirido	-	(201.509)
Aquisição de imobilizado, líquido	(732.683)	(848.942)
Resultado de venda de imobilizado, líquido	90.879	1.774
Aquisição de ativos intangíveis	(10.828)	(22.395)
Resultado de caixa restrito	(177.245)	168.120
Resultado de ativos financeiros	574.758	566.931
Caixa líquido usado em atividades de investimento	(255.119)	(336.021)
Fluxo de caixa de atividades de financiamento		
Resultado de pagamento de dívida	(238.094)	919.827
Dividendos pagos	(36.258)	(302.775)
Aquisição de ações para manutenção em tesouraria	(41.180)	-
Capital subscrito	-	432
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de financiamento	(315.532)	617.484
Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa e disponibilidades	(403.791)	(133.560)
Disponibilidades no início do exercício	573.121	706.681
Disponibilidades no final do exercício	169.330	573.121
Divulgação suplementar de informações do fluxo de caixa		
Juros pagos	205.497	162.715
Imposto de renda pago	57.338	105.291
Divulgação de transações que não afetam o caixa		
Juros capitalizados provisionados	33.955	18.721
Ações emitidas como pagamento para aquisição da VRG	-	360.592
Arrendamento financeiro	817.677	557.359

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

(Em milhares de reais)

1. Contexto Operacional

Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. ("Companhia ou GLAI") é uma sociedade por ações constituída de acordo com as leis brasileiras. A Sociedade tem por objeto social o exercício do controle acionário da VRG Linhas Aéreas S.A. ("VRG") na exploração de: (i) serviços de transporte aéreo regular e não regular de âmbito nacional e internacional de passageiros, cargas ou malas postais, na conformidade das concessões das autoridades competentes; e (ii) atividades complementares de serviço de transporte aéreo por fretamento de passageiros, cargas e malas postais.

As ações da Companhia são negociadas na Bolsa de Nova Iorque (New York Exchange – NYSE) e na Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA. A Companhia adota as Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa Nível 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA e integra os índices de Ações com Governança Corporativa Diferenciada – IGC e de Ações com *Tag Along* Diferenciado – ITAG, criados para diferenciar as empresas que se comprometem a adotar práticas diferenciadas de governança corporativa.

A autorização para a conclusão da preparação destas demonstrações financeiras ocorreu na reunião do Conselho de Administração do dia 19 de março de 2009. A sede oficial da Companhia está localizada na Rua Tamoios, 246, Jardim Aeroporto, São Paulo, Brasil.

2. Sumário das Principais Práticas Contábeis

a) Base de apresentação

As demonstrações financeiras foram preparadas com base no custo histórico, exceto para determinados ativos e passivos financeiros, incluindo instrumentos derivativos e ativos financeiros disponíveis para venda que são mensurados a valor justo. O valor contábil dos ativos e passivos reconhecidos e sujeitos a hedge de valor justo é ajustado para registrar as variações nos valores justos atribuíveis aos riscos que estão sendo *hedgeados*.

Estas demonstrações financeiras foram preparadas em concordância com os *International Financial Reporting Standards* (IFRS), usando o Real brasileiro como moeda funcional e de apresentação. Os princípios contábeis adotados para fins de IFRS diferem em alguns aspectos dos princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil (BR GAAP), os quais a Companhia utiliza para preparar suas demonstrações financeiras estatutárias.

A companhia adotou os *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") pela primeira vez em suas demonstrações financeiras consolidadas no exercício findo em 31 de dezembro de 2008, que inclui comparativamente as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2007. O IFRS 1 "Primeira adoção do IFRS" exige que a empresa desenvolva políticas contábeis baseadas nos padrões e interpretações efetivas relacionadas na data de sua primeira divulgação das demonstrações financeiras em IFRS (i.e. 31 de dezembro de 2007). O IFRS 1 também exige que as mesmas políticas sejam aplicadas na data de sua transição para o IFRS (i.e. 1º de Janeiro de 2007) e durante todos os períodos apresentados na primeira demonstração financeira em IFRS.

A nota "Transição dos princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil para IFRS" detalha os principais efeitos da transição para IFRS no balanço de abertura da Companhia em 1º janeiro de 2007 e as principais diferenças entre a Lei das Sociedades Anônimas (6.404/76), referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2007.

b) Base de consolidação

As informações consolidadas contemplam as informações da Companhia, de sua controlada VRG Linhas Aéreas S.A. e de suas subsidiárias no exterior GAC Inc., Gol Finance e SKY Finance domiciliadas nas Ilhas Cayman.

Os resultados da VRG são consolidados desde 9 de abril de 2007, data em que a Companhia assumiu o controle da VRG. Todos os saldos significativos entre as empresas da Companhia foram eliminados.

c) Caixa e equivalentes de caixa

Disponibilidades além daquelas necessárias para exigências operacionais são aplicadas em investimentos de curto prazo, com alta liquidez e que gerem receitas. Os investimentos com vencimentos de três meses ou menos são classificados como disponibilidades, que basicamente consistem em certificados de depósitos bancários, fundos de aplicação de curto prazo e papéis comerciais de grau de investimento emitidos pelas mais importantes instituições financeiras.

d) Caixa restrito

O caixa restrito representa os depósitos de margem de garantia vinculados às operações de *hedge* e empréstimos do BNDES e BDMG e incluem a remuneração das aplicações.

e) Ativos financeiros

Os ativos financeiros da Companhia são formados por títulos e valores mobiliários tradicionais com vencimento fixo, que são prontamente conversíveis em caixa e principalmente de natureza altamente líquida. A Administração determina a classificação apropriada para títulos no momento da aquisição e reavalia tal designação a cada balanço. Conforme definido pelo IAS 39, "Reconhecimento e Mensuração dos Instrumentos Financeiros", os investimentos da Companhia são classificados como títulos disponíveis para venda. Ativos financeiros disponíveis para venda são todos os ativos financeiros não derivativos designados como disponíveis para venda e não são classificados como mantidos até o vencimento ou como recebíveis. Após o reconhecimento inicial, os títulos disponíveis para venda que são mensurados a valor justo, com os ganhos e perdas incluídos no patrimônio líquido até que o investimento seja baixado, ou seja, determinada a perda ao seu valor recuperável, momento em que os ganhos e perdas acumulados anteriormente divulgados no patrimônio líquido, são incluídos no resultado. Os títulos mantidos até o vencimento são mensurados pelo custo amortizado e reconhecidos no resultado.

f) Contas a receber

As contas a receber são mensuradas com base no custo líquidas das provisões para os créditos de liquidação duvidosa, que se aproximam do valor justo dado a sua natureza de curto-prazo. As provisões para créditos de liquidação duvidosa são constituídas quando há clara evidência de que a Companhia não será capaz de recolher todos os montantes devidos de acordo com termos dessas contas a receber.

g) Estoques

Estoques, incluindo materiais descartáveis de aeronaves, são avaliados pelo custo médio ponderado de aquisição ou pelo valor realizável líquido, dos dois o menor. O custo dos estoques, é reconhecido no resultado quando consumido.

h) Arrendamentos

Conforme o IAS 17, "Arrendamento Mercantil", os arrendamentos são classificados como financeiros quando houver transferência de propriedade e riscos substanciais ao arrendatário ao final do contrato. Todos os outros arrendamentos são classificados como operacionais. Os arrendamentos operacionais são reconhecidos como uma despesa no resultado seguindo uma base linear de apropriação dos custos dos contratos de arrendamentos. As diferenças entre os valores efetivamente pagos das contraprestações de arrendamento e os aluguéis reconhecidos como despesa no resultado são reconhecidos como despesas antecipadas ou provisionados no balanço patrimonial.

Os ativos mantidos sob a modalidade de arrendamento financeiro são valorizados entre o menor dos dois seguintes montantes: o valor presente dos pagamentos mínimos das contraprestações dos contratos de arrendamento ou o valor justo do bem arrendado na data de início do contrato de arrendamento. Os pagamentos de arrendamento são apropriados entre despesas financeiras que são reconhecidas diretamente

na demonstração de resultado e como passivo contabilizado como dívida de longo-prazo, com base nas contraprestações remanescentes a pagar de forma a alcançar uma taxa constante de juros. Os encargos financeiros são reconhecidos na demonstração do resultado. A correspondente obrigação ao arrendador é contabilizada como dívida de longo prazo. Os ativos são depreciados pelo menor prazo entre a vida útil econômica remanescente dos bens arrendados ou pelo prazo contratual quando não existe uma razoável certeza de que a Companhia irá obter a propriedade do bem no fim do prazo contratual.

Os ganhos ou perdas decorrentes de transações de sale-leaseback são reconhecidos da seguinte forma:

- Imediatamente no resultado quando for certo que a transação foi estabelecida a valor justo,
- Se o preço de transação for estabelecido abaixo do valor justo, qualquer ganho ou perda será reconhecido imediatamente no resultado, exceto se a perda for compensada por pagamentos futuros de arrendamento abaixo do valor de mercado, quando os ganhos ou perdas são diferidos e amortizados na proporção dos pagamentos do arrendamento durante o período que se espera que o ativo seja utilizado.
- Na hipótese do preço de venda ser superior ao valor justo do bem, o valor excedente ao valor justo é diferido e amortizado durante o período em que se espera que o ativo será utilizado. A amortização destes ganhos é registrada como uma redução das despesas com arrendamentos.

i) Despesas antecipadas e outros ativos

Despesas antecipadas e outros ativos consistem principalmente de pré-pagamentos para arrendamentos de aeronaves operacionais, depósitos judiciais requeridos em contratos de arrendamento e contas a receber de sinistros de seguros.

j) Reconhecimento de receita

A receita de passageiros é reconhecida quando o transporte é fornecido ou quando o bilhete expira sem ser utilizado. Os bilhetes vendidos, mas ainda não utilizados são registrados como transportes a executar. O passivo de transporte a executar representa uma receita diferida dos bilhetes vendidos para viagens com datas futuras e reembolsos e troca de bilhetes estimados vendidos para viagens passadas. Uma pequena porcentagem de bilhetes (ou bilhetes parciais) expira quando não utilizada. A Companhia estima o valor de reembolsos e trocas futuras, líquido de caducidade para todos os bilhetes não utilizados uma vez que a data do vôo passou. Estas estimativas são baseadas em datas históricas e na experiência de eventos passados. Os reembolsos e trocas futuras estimadas incluídas na conta do transportes a executar são comparados mensalmente com reembolsos ocorridos e atividades de troca para monitorar a razoabilidade do reconhecimento de receita da Companhia com relação a bilhetes cancelados.

Receitas originadas de embarque de cargas são reconhecidas quando o transporte é fornecido. Outras receitas incluem serviços fretados, tarifas de troca de bilhete e outros serviços adicionais e são reconhecidas quando o serviço é realizado. As receitas da Companhia são líquidas de certos impostos, incluindo impostos estaduais agregados e outros impostos federais e estaduais que são recolhidos dos clientes e transferidos para as entidades governamentais apropriadas. Tais impostos para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 foram de R\$ 262.388 e R\$ 191.164, respectivamente.

k) Programa de milhagem

A companhia adquirida VRG (vide Nota 3) opera um programa de milhagem, o Smiles (“Programa de Milhagem”) que proporciona viagens e outros prêmios a membros baseado nas milhas por eles acumuladas. As obrigações assumidas decorrentes do Programa de Milhagem foram avaliadas na data de aquisição ao valor justo que representa o preço estimado que a Companhia poderia pagar a um terceiro para assumir a obrigação de milhas que se espera que sejam resgatadas no Programa de Milhagem. As milhas em circulação conquistadas por voar com a VRG ou distribuídas por parceiros de companhias não-aéreas (tais como bancos, administradoras de cartões de crédito e companhias de comércio eletrônico) foram reavaliadas utilizando um valor médio ponderado por milha dos bilhetes, levando em conta fatores como classes diferenciadas de serviço e itinerários domésticos e internacionais, que podem ser refletidos nos prêmios escolhidos pelos membros do Programa de Milhagem. A probabilidade das milhas serem convertidas em cupons é feita com base em um método estatístico.

A venda de bilhetes a passageiros pela VRG inclui transporte aéreo e créditos de milhagem. As vendas de milhas pela VRG a parceiros de negócio incluem marketing e créditos de milhagem. A VRG utiliza o modelo de receita diferida para registrar as suas obrigações de milhas a serem resgatadas com base no valor equivalente de tarifas similares. A Companhia contabiliza todas as milhas obtidas e vendidas como serviços a serem prestados. A Companhia utiliza o método residual e difere uma porção das vendas que representam o valor justo estimado do prêmio e reconhece esse valor como receita de cargas e outros quando o prêmio é concedido. O valor de vendas acima do valor justo do prêmio é reconhecido como receita de cargas ou outros (receitas de marketing de programa de milhagem), se aplicável.

Para as contas inativas em um período de 36 meses consecutivos, é política da Companhia cancelar todas as milhas contidas nas contas dos consumidores ao final dos 36 meses de inatividade. O valor associado aos créditos de milhagem que são estimados para que sejam cancelados com base na inatividade é reconhecido como receita de passageiros na proporção real em que ocorrem os resgates de prêmios no período em que as milhas expiram.

Em 28 de junho de 2007, o “International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)” emitiu o IFRIC 13 – Programas de

Fidelidade (efetivo para períodos a partir de 1º de julho de 2008, sendo permitida a adoção antecipada), que trata da contabilização de créditos decorrentes de programas de milhagem. A Companhia adotou o IFRIC 13 em 9 de abril de 2007 (vide Nota 3). A adoção desta interpretação não teve impacto nas demonstrações financeiras consolidadas da Companhia.

l) Imobilizado

O ativo imobilizado, incluindo os componentes rotáveis, está registrado pelo custo histórico e é depreciado até seus valores residuais estimados sobre suas vidas úteis estimadas utilizando-se o método linear. Cada componente do imobilizado que possui um custo significativo em relação ao total do bem deve ser depreciado separadamente. Aeronaves e motores adquiridos na introdução ou na expansão da frota, bem como as peças sobressalentes adquiridas separadamente, são registradas como ativo fixo e geralmente depreciadas em linha com a frota a qual estão relacionadas. Os adiantamentos para aquisição de aeronaves referem-se a depósitos em garantia feitos junto a Boeing para aquisição de aeronaves 737-800 Next Generation.

As vidas úteis estimadas para o imobilizado são as seguintes:

	Vida Útil Estimada
Benfeitorias em propriedades de terceiros a equipamentos de vôo	Mais baixo entre prazo de arrendamento ou vida útil
Aeronaves sob a modalidade de arrendamento financeiro	20 anos
Motores	20 anos
Manutenção e equipamento de engenharia	10 anos
Rotáveis	1 a 4 anos
Comunicação e equipamento meteorológico	10 anos
Hardware e software de computador	5 anos

De acordo com o IAS 16 - “Imobilizado”, as principais revisões de motores incluindo substituições de peças sobressalentes e custos de mão de obra são tratados como componentes de ativos separados com custo capitalizado e depreciado durante o período até a próxima principal revisão. Todas as demais peças sobressalentes e outros custos relacionados à manutenção da frota de aeronaves são despesados no resultado no momento do consumo. Os juros incorridos e as diferenças em variação cambial identificáveis nos empréstimos diretamente atribuíveis à ativos em construção, incluindo os adiantamentos para a aquisição de novas aeronaves são capitalizados e incluídos nos custos desses ativos até a menor data entre o término da construção e a entrega da aeronave.

O valor contábil do ativo imobilizado é revisado para perda ao valor recuperável quando eventos ou mudanças circunstanciais indiquem que o valor contábil talvez não seja recuperável. O valor das perdas acumuladas de testes de recuperabilidade é mostrado como uma redução no valor contábil do imobilizado.

m) Ativos intangíveis

i. Ágio

O valor do ágio é testado anualmente através da comparação do valor contábil com o valor justo recuperável no nível de geração de caixa. É necessário um julgamento considerável para avaliar o impacto de mudanças operacionais e macroeconômicas para estimar de fluxos de caixa futuros e na mensuração do valor justo. As premissas adotadas pela Companhia nos testes de recuperabilidade dos ativos são consistentes com as projeções internas e planos operacionais.

ii. Direitos de operação em aeroportos

Os direitos de operação em aeroporto adquiridos como parte da aquisição da VRG foram capitalizados a valor justo na data da aquisição e não estão sendo amortizados. Estes direitos foram considerados de terem vida útil estimada indefinida devido a diversos fatores e considerações, incluindo requerimentos e autorizações de permissão para operar no Brasil e limitada disponibilidade de slots nos mais importantes aeroportos em termo de volume de tráfego. O valor contábil desses direitos é revisado para perda de valor recuperável para cada data de divulgação. Os direitos estão sujeitos ao teste de recuperabilidade quando eventos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil talvez não seja recuperável. Nenhuma perda de valor recuperável fora registrada até a data.

iii. Marcas

As marcas adquiridas como parte da aquisição da VRG foram capitalizadas a valor justo na data de aquisição e não estão sendo amortizados. As marcas foram consideradas de ter a vida útil estimada indefinida devido a diversos fatores e considerações, incluindo o reconhecimento da marca sua posição no mercado, reconhecimento e fidelização dos clientes no uso contínuo das marcas da VARIG. O valor contábil das marcas é revisado para perda de valor recuperável para cada data de divulgação. As marcas estão sujeitas ao teste de recuperabilidade quando eventos ou mudanças nas circunstâncias indicam que o valor contábil talvez não seja recuperável. Nenhuma perda de valor recuperável fora registrada até a data.

iv. Software

Os custos de aquisição ou desenvolvimento de software de computadores, que é separável de um item de hardware relacionado, é capitalizado separadamente e amortizado por um período não excedente a cinco anos em uma base linear. O valor contábil de um intangível é revisado para perda de valor recuperável se eventos ou mudanças nas circunstâncias indicarem que o valor contábil talvez não seja recuperado.

n) Deterioração de ativos financeiros

A Companhia avalia para cada data do balanço se um ativo financeiro ou grupo de ativos financeiros sofreram deterioração utilizando o fluxo de caixa descontado, que considera a capacidade de crédito do emitente do título, descrito a seguir na Nota 18.

o) Depósitos

Os acordos de arrendamento de aeronaves definem que a Companhia é responsável pela manutenção das aeronaves arrendadas. Em alguns dos contratos de arrendamento existentes, são efetuados depósitos de manutenção para aeronaves e motores do arrendador que serão aplicados em eventos de manutenção futuros. Esses depósitos são calculados com base em uma medida de desempenho, como horas de voo ou ciclos, e são disponíveis para reembolso até o término da manutenção das aeronaves arrendadas. Se há fundos suficientes depositados para serem reembolsados aos custos de manutenção, tais fundos são devolvidos para a Companhia. As reservas de manutenção pagas sob os contratos de arrendamento não transferem a obrigação da manutenção das aeronaves ou o risco associado às atividades de manutenção das aeronaves do arrendador.

Adicionalmente, a Companhia mantém o direito de escolher os fornecedores terceirizados para realizar as manutenções ou fazermos os trabalhos internamente. Assim, tais valores são contabilizados como depósitos no balanço patrimonial e as despesas de manutenção são reconhecidas quando estas forem realizadas, de acordo com a política de contabilização de manutenção da Companhia. Alguns dos contratos estabelecem que os depósitos em excesso não sejam reembolsáveis à Empresa. Tais excessos podem ocorrer se os valores anteriormente utilizados para manutenção forem menores que os valores depositados. Quaisquer excessos detidos pelo arrendador ou retidos pelo arrendador até a data de expiração do contrato, os quais não são considerados significantes, deverão ser reconhecidos como uma despesa adicional de arrendamento, em que não será mais provável que os excessos sejam utilizados para manutenção, a qual constitui o objetivo inicial do depósito.

Ao se determinar se os depósitos para manutenção serão provavelmente utilizados para financiar o custo de eventos de manutenção, a Companhia conduz a seguinte análise no início do arrendamento e em uma base anual e trimestral ou quando ocorrerem eventos ou mudanças circunstanciais que indiquem que os montantes poderão não ser recuperados para avaliar uma potencial perda de substância desses valores:

- 1) Na data de entrega de cada aeronave sob arrendamento, a Companhia avalia a condição da aeronave, incluindo o casco, os motores, a unidade de força auxiliar e o trem de pouso.
- 2) A Companhia projeta uso futuro da aeronave durante o prazo de arrendamento baseada em seus planos de negócio e de frota.
- 3) A Companhia estima o custo de realizar todas as manutenções requeridas durante o período do arrendamento. Essas estimativas são baseadas na extensa experiência da Administração da Companhia e de dados da indústria disponíveis, incluindo relatórios estatísticos de histórico de operação da frota publicados pelo fabricante de motores da Companhia.

No início dos arrendamentos, as estimativas iniciais de despesas de manutenção são iguais ou superiores aos valores requeridos como depósito. Isso demonstra que é provável que os valores sejam utilizados para manutenção para a qual eles foram depositados e o quão remota é a probabilidade de os saldos sofrerem exaustão. Adicionalmente, a Companhia realiza acordos com alguns lessores para a substituição dos depósitos por cartas de crédito e complementar os termos do arrendamento para nos permitir utilizar os fundos depositados para cobrir outros valores devidos no arrendamento. Após complemento do arrendamento, a Companhia reavalia a apropriação contábil do arrendamento e reclassifica os depósitos afetados como Outros Depósitos. Muitos dos novos arrendamentos de aeronaves não requerem depósitos de manutenção.

Baseados em uma análise prospectiva, a Administração acredita que os valores refletidos no balanço consolidado como depósitos de aeronaves e motores são prováveis de se recuperar. Não houve deterioração nos depósitos de manutenção da Companhia.

p) Transações em moeda estrangeira

Transações em moeda estrangeira são registradas à taxa de câmbio vigente na época das transações relacionadas. Ativos monetários e passivos designados em moeda estrangeira são apurados com base na taxa de câmbio da data do balanço. Qualquer diferença resultante de conversão de moeda estrangeira é registrada na demonstração de resultado.

q) Instrumentos financeiros derivativos e contabilização de *hedge*

A Companhia contabiliza instrumentos financeiros derivativos de acordo com o IAS 39 "Contabilização de Instrumentos Derivativos e Atividades de *Hedge*". Como parte do programa de gerenciamento de risco, a Administração utiliza uma variedade de instrumentos financeiros, incluindo opções de compra de petróleo, estruturas de "collar" de petróleo, acordos de swap de preço fixo de petróleo e contratos futuros em moeda estrangeira, opções de compra de moeda estrangeira e contratos de swap de juros. A Companhia não detém ou emite instrumentos financeiros derivativos para fins de negociação.

Como não há um mercado de futuros de combustível para aviação no Brasil, a Companhia utiliza derivativos internacionais de petróleo bruto para proteger a sua exposição em relação a aumentos no preço do combustível de aviação. Historicamente, tem existido uma alta correlação entre os preços de petróleo bruto internacionais e os preços do combustível brasileiro para aviação no Brasil, fazendo com que os derivativos de petróleo bruto sejam efetivos na compensação das flutuações dos preços de combustível para aviação fornecendo alguma proteção de curto prazo contra um aumento brusco nos preços médios do combustível de aviação.

A Companhia também utiliza instrumentos financeiros derivativos, tais como contratos de derivativos futuros de moeda e de swaps de juros para proteger-se dos riscos de taxas de câmbio e de taxas de juros,

respectivamente. Instrumentos financeiros derivativos são remensurados pelo seu valor a cada data de divulgação de balanço. Os derivativos são contabilizados como ativos financeiros, quando o valor justo apresentar ganho e como passivos financeiros quando o valor justo apresentar perda.

Dado que a maioria dos instrumentos financeiros derivativos da Companhia para o combustível não são negociados em um mercado de bolsa, a Companhia estima seus valores justos dependendo do tipo de instrumento mediante a utilização de um método de valorização a valor presente ou um modelo padrão de precificação de opções com premissas sobre preços de commodities amparado em observações nos mercados respectivos. Da mesma forma, como não há um mercado de futuros confiável para combustível de aviação, a Companhia estima os preços futuros de combustível para aviação a fim de medir a efetividade dos instrumentos de *hedge* na compensação de mudanças nos preços, conforme requerido pelo IAS 39.

O valor justo de contratos futuros de moeda é a diferença entre a taxa de câmbio futura e a taxa do contrato. A taxa futura de câmbio é referenciada à taxa de câmbio atual para contratos com vencimento e características semelhantes. O valor justo dos contratos de swaps de taxas de juros é determinado por referência a valores de mercado para instrumentos similares.

A Companhia designa alguns de seus instrumentos financeiros derivativos para contabilização de *hedge*. Estes instrumentos são classificados como *hedge* de fluxo de caixa quando proteger a exposição à variabilidade nos fluxos de caixa que sejam atribuíveis tanto a um risco particular associado a um ativo ou passivo reconhecido quanto a uma operação altamente provável de se realizar ou ao risco de taxa de câmbio de um compromisso firme não reconhecido.

No início de uma transação de *hedge*, a Companhia designa e documenta formalmente o item objeto de *hedge*, em conformidade com o objetivo da política de risco e a estratégia da transação de *hedge*. A documentação inclui a identificação do instrumento de cobertura, o item ou transação a ser protegida, a natureza do risco a ser protegido e como a entidade vai avaliar a efetividade do instrumento de *hedge* na compensação da exposição a variações no valor justo do item coberto ou dos fluxos de caixa atribuíveis ao risco coberto. A expectativa é que tais instrumentos de hedges sejam altamente efetivos para compensar as alterações no valor justo ou fluxos de caixa e são avaliados em uma base contínua para determinar se eles realmente têm sido altamente efetivos durante todo o período para as quais foram designados.

Os instrumentos de *hedges* que estiverem em conformidade com o critério de contabilização de *hedge* da Companhia, acima descrito, estão registrados da seguinte forma:

Hedge de fluxo de caixa

A parcela efetiva do ganho ou perda no instrumento de hedge é reconhecida diretamente no patrimônio líquido, enquanto qualquer porção inefetiva é imediatamente reconhecida como receita ou despesa financeira no resultado do exercício.

Os montantes classificados no patrimônio líquido são transferidos para o resultado quando o item objeto do *hedge* afetar perdas e ganhos. Se o item objeto da cobertura de *hedge* é o custo de um ativo ou passivo não-monetário, os montantes alocados ao patrimônio líquido são reconhecidos pelo valor contábil inicial de um ativo ou passivo não-monetário.

Se o compromisso firme não tiver mais expectativa de ocorrer, os montantes anteriormente reconhecidos no patrimônio líquido são alocados para o resultado. Se o instrumento de cobertura de *hedge* expira, é finalizado ou exercido sem substituição ou rolagem, ou se a sua designação como um hedge é revogada, os montantes anteriormente reconhecidos no patrimônio líquido são alocados ao resultado.

Os contratos derivativos em aberto são designados como *hedge* de fluxo de caixa para fins de contabilização. Enquanto em abertos, esses contratos são registrados pelo valor justo no balanço patrimonial com a porção efetiva da mudança em seu justo valor registrada no patrimônio líquido. Todas as mudanças no valor justo dos instrumentos considerados efetivos, por definição, são registradas no patrimônio líquido até que a exposição se realize, ou o combustível seja consumido. As alterações no justo valor que não são consideradas efetivas são registradas como receitas ou despesas financeiras na demonstração do resultado.

A Companhia mensura a efetividade dos instrumentos de *hedge* para compensar as variações de preços e taxas dos itens *hedgeados*, conforme requerido pelo IAS 39. Vide a nota 18 para maiores informações sobre os instrumentos financeiros derivativos e IAS 39.

Classificação circulante e não-circulante

Instrumentos financeiros derivativos inefetivos são classificados como circulante e não-circulante ou segregados entre circulante e não-circulante conforme avaliação dos fatos e circunstâncias (ou seja, o correspondente fluxo de caixa contratado).

Instrumentos financeiros derivativos que são designados como hedge efetivo são classificados de maneira consistente com a classificação do item objeto de hedge. O instrumento financeiro derivativo é segregado entre circulante e não-circulante somente se esta segregação puder ser feita de forma confiável.

r) Pagamentos baseados em ações

A Companhia mensura o valor justo das transações com empregados liquidadas com instrumentos de capital na data da outorga da opção utilizando métodos de valorização apropriados. O montante resultante, ajustado para os cancelamentos, é reconhecido no resultado durante

o período pela qual as opções adquirem direitos. Para cada data do balanço anterior à data de aquisição do direito, a despesa acumulada é calculada, representando a proporção das opções das quais o período de aquisição de direitos expirou e na melhor estimativa da administração do número de opções de compra de ações que acabará por ter o direito adquirido. As mudanças na despesa acumulada desde a data do balanço anterior são reconhecidas no resultado com um lançamento correspondente no patrimônio líquido.

s) Provisões

Para alguns arrendamentos operacionais, a Companhia é contratualmente comprometida a devolver a aeronave em um nível definido de atividade. A Companhia provisiona custos de devolução relacionados às aeronaves classificadas sob a modalidade de arrendamento operacional no momento em que o ativo não esteja em conformidade com as condições contratuais de devolução.

As provisões são constituídas para possíveis perdas e são revisadas com base no andamento de causas judiciais e históricos de perda de causas trabalhistas e cíveis, com base na melhor estimativa corrente.

As provisões são reconhecidas quando a Companhia tem uma obrigação presente (legal ou construtiva) como resultado de um acontecimento passado, é provável que uma saída de recursos envolvendo benefícios econômicos seja necessário para liquidar a obrigação e uma estimativa razoável possa ser feita dos montante dessa obrigação. Sempre que a Companhia espera que parte ou toda provisão possa ser reembolsada, por exemplo, no âmbito de um contrato de seguro, o reembolso é reconhecido como um ativo separado quando a expectativa de que o reembolso ocorra é quase certa. A despesa relativa a qualquer provisão é apresentada no lucro ou prejuízo líquido de qualquer reembolso. Se o efeito do valor temporal do dinheiro for material, as provisões são descontadas utilizando-se a taxa corrente que reflita, quando apropriado, os riscos específicos para o passivo. Quando o desconto é efetuado, o aumento na provisão devido à passagem do tempo é reconhecido como um custo financeiro.

t) Informações por segmento

A Companhia possui um único segmento de negócio: o oferecimento de serviço de transporte aéreo na América do Sul na qual ela opera vôos domésticos e internacionais.

u) Imposto de Renda

O imposto de renda diferido é estabelecido utilizando-se o método de passivo e reflete os efeitos de impostos líquidos de diferenças temporárias entre as bases de imposto do ativo e passivo e seus valores reportados nas demonstrações financeiras. Uma provisão de valoração para o ativo líquido do imposto diferido é fornecida a não ser que a capacidade de realização seja julgada mais provável que não provável. A realização do imposto de renda diferido é fundamentada na expectativa fundamentada de geração de lucros tributáveis futuros.

a. Imposto de renda corrente

O imposto de renda ativo e passivo correntes para os períodos correntes e anteriores são mensurados pelo montante a que se espera ser recuperado do pagamento de imposto para as autoridades fiscais. As alíquotas de imposto e leis fiscais utilizadas para calcular tais montantes são determinadas considerando as taxas vigentes na data de preparação das demonstrações financeiras.

O imposto de renda circulante relacionado a itens reconhecidos diretamente no patrimônio líquido é reconhecido no patrimônio líquido e não no resultado.

b. Imposto de renda diferido

O imposto de renda diferido é estabelecido utilizando-se o método de passivo e reflete os efeitos de impostos líquidos de diferenças temporárias entre as bases de imposto do ativo e passivo e seus valores reportados nas demonstrações financeiras.

Imposto de renda e contribuição social diferidos ativos são reconhecidos na extensão de todas as diferenças temporárias e de créditos fiscais não utilizados, em que seja provável que existirá base tributável positiva para a qual as diferenças temporárias possam ser utilizadas e prejuízos fiscais possam ser compensados, exceto:

- quando o imposto diferido ativo decorrente de uma diferença temporária dedutível advem do reconhecimento inicial de um ativo ou passivo que não é proveniente de uma combinação de negócios e, no momento da transação, não afeta nem a contabilização do lucro ou perda tributável; e
- decorrentes das diferenças temporárias dedutíveis associados aos investimentos em controladas, associadas e interesses em joint ventures, o imposto de renda diferido é reconhecido apenas na extensão em que é provável de que a diferença temporária poderá ser utilizada e irá compensar lucros tributáveis futuros.

O valor contábil do imposto de renda diferido é revisto a cada data do balanço e é reduzido até o limite em que não se torna mais provável que os lucros tributáveis disponíveis poderão permitir a utilização do crédito fiscal. O imposto de renda diferido ativo não reconhecido é reavaliado a cada data do balanço e é reconhecido até a extensão em que o lucro tributável futuro permita que o imposto de renda diferido possa ser recuperável.

Impostos de renda diferidos ativos e passivos são determinados considerando as alíquotas que se espera sejam aplicadas no exercício quando o ativo for realizado ou o passivo for liquidado, considerando também as leis vigentes na data da preparação das demonstrações financeiras e aplicáveis quando o respectivo imposto de renda e contribuição social forem realizados.

O imposto de renda a recuperar e o imposto de renda diferido a pagar são compensados se houver direito legalmente executável para fins de compensar o atual imposto de renda a recuperar com o atual imposto de renda a pagar e imposto de renda diferido relacionado com a mesma entidade tributável e a mesma autoridade fiscal.

v) Principais estimativas contábeis e premissas utilizadas

A preparação das demonstrações financeiras requer que a Administração faça julgamentos, adote premissas e estimativas que afetam a aplicação das políticas e os montantes divulgados de ativos e passivos, receitas e despesas. Estas estimativas e premissas associadas baseiam-se na experiência histórica e de diversos outros fatores que se supõem ser razoáveis em função das circunstâncias. Os resultados reais podem diferir dessas estimativas. Estas premissas são revistas numa base prospectiva. Revisões de estimativas contábeis são reconhecidas no período em que a estimativa é revista. As estimativas e premissas que têm um risco significativo de provocar um ajuste material nos valores contábeis de ativos e passivos dentro do próximo exercício, estão discutidos abaixo:

Deterioração de ativos não-financeiros

A Companhia avalia se existe algum indicador de perda a valor recuperável de todos seus ativos não-financeiros a cada data de balanço. O ágio e os ativos intangíveis com vida útil indefinida são testados para testar sua perda econômica anualmente e sempre que estes indicadores existirem. Os valores recuperáveis das unidades geradoras de caixa foram determinados pelo cálculo de seu valor em uso. O valor em uso é determinado utilizando premissas de fluxo de caixa descontado estabelecidos pela Administração. Vide Nota 8.

Outros ativos não financeiros são testados para perda ao valor recuperável quando existirem indicadores de que os valores contábeis não possam ser recuperáveis.

Deterioração de ativos financeiros disponíveis para venda

A Companhia classifica alguns de seus ativos financeiros como disponíveis para venda e reconhece as mudanças em seu valor justo no patrimônio líquido. Quando o valor justo cai, a Administração faz avaliações sobre o declínio em seu valor para determinar se a perda econômica em seu valor deverá ser reconhecida na demonstração de resultado. Vide Nota 19.

Reconhecimento de receita de passageiros

A receita de passageiros é reconhecida quando o transporte é efetuado. As passagens não utilizadas e os créditos decorrentes do programa de milhagem são reconhecidos como receita utilizando-se de estimativas que levam em consideração o momento do reconhecimento baseado nos termos e condições dos bilhetes e com bases históricas.

Impostos de renda

A Companhia acredita que as posições fiscais assumidas são razoáveis. No entanto, reconhecendo que diversas autoridades podem questionar as posições assumidas, e que resultam em passivos adicionais de impostos e juros, a Companhia tem constituído provisões estimadas para responsabilidade fiscal, trabalhista e civil, créditos e avaliações que podem tornar-se a pagar nos próximos anos como resultado das auditorias das autoridades fiscais. As provisões envolvem considerável julgamento da administração. As provisões são revistas e ajustadas nas contas para as alterações de circunstâncias, como a expiração do prazo prescricional aplicável, as conclusões de auditorias fiscais, exposições adicionais baseadas em identificação de novas questões judiciais ou decisões que afetam uma determinada questão fiscal. Os resultados reais poderão diferir das estimativas.

x) Mudanças contábeis prospectivas, novos pronunciamentos e interpretações ainda não adotadas

Os seguintes novos pronunciamentos contábeis ou alterações nas normas de contabilidade, que ainda não são efetivos e não tenham sido adotadas nessas demonstrações financeiras consolidadas, serão adotadas nas demonstrações financeiras consolidadas futuras, caso venham a ser aplicáveis.

- Alterações no IFRS 2 - Pagamentos Baseados em Ações: condições de aquisição de direito de exercícios e cancelamentos (efetivo em 1º de janeiro de 2009). Esta alteração clarifica o tratamento contábil dos cancelamentos e condições da aquisição de direito de exercício. A introdução desta alteração não impactará a demonstração financeira trimestral da Companhia.
- IFRS 3 (Revisado) - Combinações de Negócios (efetivo em 1 de julho de 2009). Este pronunciamento trata da forma como um adquirente reconhece e divulga em suas demonstrações financeiras os ativos identificáveis adquiridos, os passivos assumidos e qualquer participação não controladora na empresa adquirida. O objetivo é permitir aos usuários das demonstrações financeiras avaliarem a natureza e os efeitos financeiros das combinações de negócios. O impacto sobre a Companhia dependerá da natureza de qualquer futura aquisição.
- Alteração no IAS 1 - Apresentação de demonstrações financeiras - uma revisão da apresentação (efetivo em 1º de janeiro de 2009). Esta alteração estabelece requisitos gerais para a apresentação das demonstrações financeiras, orientações para a sua estrutura e os requisitos mínimos para os seus conteúdos. O IAS 1 terá impacto na apresentação das demonstrações financeiras da Companhia, no entanto, esse impacto não deverá ser significativo.
- Alterações no IAS 27, Demonstrações Financeiras Consolidadas e Individuais (efetivo em 1 de julho de 2009). O objetivo desta alteração é de aumentar a relevância, a confiabilidade e a comparabilidade

da informação de que uma entidade controladora presta nas suas demonstrações financeiras individuais e nas demonstrações financeiras consolidadas do grupo de subsidiárias sob o seu controle. A introdução desta alteração terá impacto nos relatórios da Companhia, embora se acredite que ele não seja significativo.

- Em 22 de maio 2008, o IASB publicou melhorias para as Normas Internacionais de Contabilidade 2008, que contém 24 alterações à contabilidade atual do IFRS que resultam em mudanças de apresentação, de reconhecimento, de mensuração e 11 terminologias ou alterações editoriais que só terão pouco ou nenhum efeito sobre a contabilidade. Todas as alterações serão efetivas em 1º de janeiro de 2009, exceto para a alteração do IFRS 5, "Ativos não correntes mantidos para venda e operações em descontinuidade - planos de vender uma participação de controle de uma filial", que será efetiva em 1º de julho de 2009. A Companhia entende que nenhuma destas alterações terá impacto significativo nas Demonstrações Financeiras Consolidadas da Companhia.

Ainda, a Companhia espera que os seguintes novos padrões e pronunciamentos não tenham impacto significativo nas suas demonstrações:

- IFRS 8 - "Segmentos Operacionais" foi publicado em novembro de 2006 substituindo o IAS 14, Relatórios por Segmento (efetivo em 1º de janeiro de 2009).
- IFRIC 15 - Acordos para a construção de Bens Imóveis (efetivo em 1º de janeiro de 2009).
- IFRIC 16 - Hedge de um Investimento líquido em uma operação no exterior (efetivo em 1º de janeiro de 2009).
- Alterações nos IAS 32 e IAS 1 - "Instrumentos Financeiros com Opções put e obrigações decorrentes de Liquidação" (efetivo em 1º de janeiro de 2009).

3. Combinação de negócios

Em 9 de abril de 2007, a Companhia adquiriu a VRG Linhas Aéreas S.A. (VRG). O preço total de compra foi de R\$562.101 (US\$291.838), dos quais R\$194.087 (US\$100.762) foi pago em moeda corrente, líquido do caixa adquirido e R\$360.592 (US\$187.223) foi pago em ações preferenciais sem direito a voto. Adicionalmente, R\$7.422 (US\$3.853) representou custo de aquisição. O valor das ações preferenciais emitidas da Companhia para os acionistas da VRG (total de 6.082.220 ações) foi determinado com base no preço de fechamento de mercado (R\$59,61) na data em que a transação foi acordada e anunciada. O contrato da compra e venda da VRG inclui provisões para um ajuste posterior no preço de aquisição, baseado em uma auditoria de determinados ativos

e passivos. Alguns itens envolvidos no processo de arbitragem nos termos de cláusula contratual de ajuste do preço podem resultar em redução do preço de compra de até R\$153.000. Os resultados operacionais da VRG foram consolidados desde a data da aquisição.

Segundo o método contábil de compra, o valor total da aquisição é apropriado aos ativos e passivos tangíveis e intangíveis da VRG com base em seus valores justos na data da aquisição.

Desde a data da aquisição, a VRG Linhas Aéreas contribuiu o total de R\$47.013 ao lucro líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2007 das operações em continuidade da Companhia. Caso a combinação tenha ocorrido no início do ano, o lucro líquido de 2007 seria de R\$230.269 e a receita seria de R\$4.967.261.

A seguinte tabela apresenta a estimativa preliminar do valor justo dos ativos adquiridos e dos passivos assumidos:

Ativos adquiridos	
Contas a receber	24.153
Estoques	5.442
Imposto de renda diferido	323.370
Imobilizado	11.740
Ativos intangíveis	623.951
Outros ativos	101.206
Total dos ativos adquiridos	1.089.862
Passivos assumidos	
Fornecedores	(220.862)
Transportes a executar	(38.792)
Receita diferida de Smiles	(375.497)
Debentures	(87.876)
Imposto de renda diferido	(210.154)
Outros passivos	(136.882)
Total de passivos assumidos	(1.070.063)
Ativo líquido adquirido	19.799
Preço de compra, líquido do caixa adquirido	562.101
Ágio	542.302

O ágio representa a diferença positiva entre o valor pago pelo negócio e o valor justo líquido dos ativos adquiridos, e é dedutível para fins fiscais no valor de R\$ 375.462. O ativo intangível com vida útil econômica indefinida representa o valor justo alocado para direitos em aeroportos e marcas, avaliados em R\$560.842 e R\$ 63.109, respectivamente.

4. Custos e números de Colaboradores

a) Custos de pessoal

O número médio de colaboradores ativos no ano foi o seguinte:

Número de empregados	2008	2007
Brasil	15.421	15.123
Resto do mundo	490	599
	15.911	15.722
Salários, encargos e benefícios	945.702	784.450
Outros custos de pessoal	38.081	14.894
Total de custos com pessoal	983.783	799.344

b) Gerenciamento de pessoal

	2008	2007
Taxas	3.622	2.383
Salários e benefícios	6.928	7.588
Pagamentos baseado em ações	3.599	3.448
Total	14.149	13.419

Em 31 de dezembro de 2008, a despesa total no montante de R\$3.599 (R\$3.448 em 31 de dezembro de 2007) foi decorrente de transações de pagamentos baseados em ações liquidadas com instrumentos de capital.

5. Imposto de Renda

Os maiores componentes da despesa de imposto de renda para os períodos findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 são:

	2008	2007
Demonstração de resultado consolidado		
Imposto de renda corrente		
Despesa de imposto de renda corrente	(57.338)	(105.291)
Imposto de renda diferido		
Decorrente do surgimento e da reversão de diferenças temporárias	(136.288)	184.091
Benefício (despesa) de imposto de renda divulgado na demonstração de resultado	(193.626)	78.800

A Companhia e sua controlada VRG possuem créditos fiscais no valor de R\$1.328.022 (R\$569.166 em 31 de dezembro de 2007) que estão disponíveis indefinidamente para cobrir futuros lucros tributáveis das empresas em que ocorreram as perdas. Impostos diferidos não foram reconhecidos em função dessas perdas, uma vez que esses impostos não podem ser usados para cobrir os lucros tributáveis. Os prejuízos fiscais acumulados são estão sujeitos à expiração. Porém, o limite legal para compensação do prejuízo contra o lucro do exercício é de apenas 30%.

A Companhia irá reconhecer penalidades e juros acruados em qualquer benefício fiscal não-reconhecido como componente da despesa de imposto. A Companhia arquiva todas as suas restituições no Brasil e em jurisdições estrangeiras, de acordo com as exigências fiscais de cada jurisdição onde opera.

Os saldos de impostos diferidos, em 31 de dezembro de 2008 e 2007 são como seguem:

	2008	2007
Imposto de renda diferido ativo		
Créditos fiscais decorrentes de base de imposto de renda e contribuição social negativa	309.392	337.407
Provisões não dedutíveis	36.554	36.554
Receita diferida de Smiles	109.299	108.149
Outros	40.299	4.870
Total de imposto de renda diferido ativo	495.544	485.980
Imposto de renda diferido passivo		
Aquisição da VRG (ativos intangíveis)	210.154	210.154
Arrendamentos financeiros	67.779	30.211
Despesas de manutenção	23.691	19.959
Depreciação	21.721	15.973
Outros	-	63.051
Total de imposto de renda diferido passivo	323.345	339.348

b) Resultados

A reconciliação entre o imposto de renda e contribuição social divulgado e o montante determinado pela aplicação da taxa composta fiscal em 31 de dezembro de 2008 e 2007 está como segue:

	2008	2007
Lucro (Prejuízo) contábil antes do imposto de renda	(1.193.350)	193.461
Alíquota estatutária nominal	34%	34%
Imposto de renda pela alíquota estatutária nominal	405.739	(65.777)
Juros sobre o capital próprio dedutível	-	49.161
Variações cambiais passivas não dedutíveis	(98.921)	-
Prejuízos fiscais não realizados	(451.527)	-
Outras diferenças permanentes	(48.917)	95.416
Benefício (despesa) de imposto de renda	(193.626)	78.800
Taxa efetiva	-16%	41%

Os exercícios e declarações fiscais correspondentes de 2003, 2004, 2005, 2006 e 2007 estão sujeitos a exame. A empresa está atualmente sob auditoria por autoridades federais para o seu ano fiscal de 2004.

Em 2008, uma das controladas do grupo consolidado registrou despesa de imposto de renda.

6. Imobilizado

	Equipamento de vôo		Adiantamentos para aquisição de aeronaves	Outros	Total
	Arrendamentos financeiros	Peças de reposição e rotáveis			
Exercício findo em 31 de dezembro de 2007					
Custos					
Em 1º de janeiro de 2007	194.307	366.666	440.165	121.456	1.122.594
Adições	663.277	235.518	622.359	64.309	1.585.463
Transferências	-	(269)	(366.986)	(1.632)	(368.887)
Baixas	-	7.106	-	(35.049)	(27.943)
Em 31 de dezembro de 2007	857.584	609.021	695.538	149.084	2.311.227
Depreciação					
Em 1º de janeiro de 2007	(648)	(36.112)	-	(22.299)	(59.059)
Despesa de depreciação	(15.494)	(31.497)	-	(15.153)	(62.144)
Transferências	-	(44)	-	(323)	(367)
Baixas	-	-	-	1.371	1.371
Em 31 de dezembro de 2007	(16.142)	(67.653)	-	(36.404)	(120.199)
Valor contábil líquido					
Em 31 de dezembro de 2007	841.442	541.368	695.538	112.680	2.191.028
Exercício findo em 31 de dezembro de 2008					
Custos					
Em 1º de janeiro de 2008	857.584	609.021	695.538	149.084	2.311.227
Adições	514.708	178.433	498.958	63.227	1.255.326
Transferências	-	(66.770)	(237.292)	358	(303.704)
Baixas	-	(17.896)	-	(21.096)	(38.992)
Em 31 de dezembro de 2008	1.372.292	702.788	957.204	191.573	3.223.857
Depreciação					
Em 1º de janeiro de 2008	(16.142)	(67.652)	-	(36.405)	(120.199)
Despesa de depreciação	(55.004)	(47.401)	-	(17.807)	(120.212)
Transferências	-	7.420	-	(421)	6.999
Baixas	-	113	-	8.198	8.311
Em 31 de dezembro de 2008	(71.146)	(107.520)	-	(46.435)	(225.101)
Valor contábil líquido					
Em 31 de dezembro de 2008	1.301.146	595.268	957.204	145.138	2.998.756

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves, líquidos de devoluções, referem-se aos pré-pagamentos efetuados com base nos contratos com a Boeing Company para aquisição de 58 aeronaves 737-800 Next Generation (63 aeronaves em 2007) no valor de R\$957.204 (R\$ 695.538 em 31 de dezembro de 2007) e outros pagamentos vinculados a aquisição de futuras aeronaves, e incluindo os juros capitalizados de R\$33.955 (R\$18.721 em 2007).

7. Ativos Intangíveis

Exercício findo em 31 de dezembro de 2007	Ágio	Marcas	Direitos de operação em aeroportos	Software	Total
Custo					
Em 1º de janeiro de 2007	-	-	-	25.085	25.085
Adições no ano	542.302	63.109	560.842	22.395	1.188.648
Reduções no ano	-	-	-	-	-
Em 31 de dezembro de 2007	542.302	63.109	560.842	47.480	1.213.733
Amortização					
Em 1º de janeiro de 2007	-	-	-	(9.971)	(9.971)
Despesa de amortização	-	-	-	(6.321)	(6.321)
Reduções no ano	-	-	-	-	-
Em 31 de dezembro de 2007	-	-	-	(16.292)	(16.292)
Valor contábil líquido					
Em 31 de dezembro de 2007	542.302	63.109	560.842	31.188	1.197.441
Exercício findo em 31 de dezembro de 2008					
Custo					
Em 1º de janeiro de 2008	542.302	63.109	560.842	47.480	1.213.733
Adições no ano	-	-	-	10.828	10.828
Reduções no ano	-	-	-	-	-
Em 31 de dezembro de 2008	542.302	63.109	560.842	58.308	1.224.561
Amortização					
Em 1 de janeiro de 2008	-	-	-	(16.292)	(16.292)
Despesa de amortização	-	-	-	(10.408)	(10.408)
Reduções no ano	-	-	-	-	-
Em 31 de dezembro de 2008	-	-	-	(26.700)	(26.700)
Valor contábil líquido					
Em 31 de dezembro de 2008	542.302	63.109	560.842	31.608	1.197.861

8. Perda a Valor Recuperável do Ágio e de Ativos Intangíveis

A Companhia realizou a alocação do ágio e de seus ativos intangíveis com vida útil indefinida adquirida através da combinação de negócios com o propósito de testar a perda ao valor recuperável em uma única unidade geradora de caixa.

O valor recuperável da unidade geradora de caixa foi mensurado com base no seu valor-em-uso, aplicando-se projeções de fluxo de caixa em moeda funcional suportada no plano de negócios da Companhia, aprovado pela Administração, cobrindo um período de cinco anos e considerando uma taxa anual de crescimento de 3,0%. A taxa de desconto aplicada nas projeções de fluxo de caixa foi de 15,04%.

O cálculo do valor-em-uso da unidade geradora de caixa é mais sensível para as seguintes premissas abaixo:

- Aproximação pelo fluxo de caixa descontado livre, baseado no modelo de valorização corrente;
- Taxa de desconto derivado no custo médio ponderado de capital da Companhia, ajustado pelos riscos específicos do Mercado;
- Taxa de crescimento de longo prazo que reflete o consenso de Mercado sobre o negócio;
- Fluxo de royalties que pode ser obtida no licenciamento de um ativo intangível para um terceiro em uma transação entre partes não relacionadas.

9. Estoques

	2008	2007
Material consumível	9.318	12.107
Peças e materiais de manutenção	104.133	103.833
Adiantamento a fornecedores	68.206	44.492
Partes com importação em andamento	14.752	44.528
Outros	4.105	4.966
	<u>200.514</u>	<u>209.926</u>

O valor de estoques reconhecido como despesa em materiais de manutenção e reparo é de R\$ 92.422 em 2008 (R\$ 93.953 em 2007).

10. Contas a Receber

	2008	2007
Moeda Nacional:		
Administradoras de cartões de crédito	95.097	674.380
Agências de viagens	116.270	117.933
Vendas parceladas	92.913	76.017
Agências de cargas	15.505	18.178
Outros	48.723	21.810
	<u>368.508</u>	<u>908.318</u>
Moeda Estrangeira	21.117	31.112
	<u>389.625</u>	<u>939.430</u>
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(44.698)	(23.297)
	<u>344.927</u>	<u>916.133</u>

A movimentação da provisão para créditos de liquidação duvidosa é como segue:

	2008	2007
Saldo no início do exercício	(23.297)	(10.366)
Adições	(28.936)	(19.865)
Recuperações	7.535	6.934
Saldo no final do exercício	<u>(44.698)</u>	<u>(23.297)</u>

A composição das contas a receber por idade de vencimento é como segue:

	2008	2007
A vencer	327.722	899.032
Vencidas com menos de 30 e até 90 dias	21.113	26.232
Vencidas de 91 até 360 dias	40.790	14.166
	<u>389.625</u>	<u>939.430</u>

11. Caixa e Equivalentes de Caixa

O caixa e equivalentes de caixa eram compostos dos seguintes em 31 de dezembro de:

	2008	2007
Disponível	148.716	298.969
Depósitos de curto prazo com vencimento até três meses	20.614	274.152
	<u>169.330</u>	<u>573.121</u>

Disponibilidades em bancos ganham juros a taxas variáveis com base em taxas diárias de depósito bancário. Depósitos de curto prazo são feitos por diferentes períodos de um dia a três meses, dependendo das necessidades imediatas de caixa da Companhia, e ganham os juros respectivos às taxas de depósitos de curto prazo.

12. Caixa Restrito

Em 31 de dezembro de 2008, o caixa restrito é composto por depósitos de margem para alguns dos financiamentos de longo prazo da Companhia (BNDES e BDMG) e para garantir algumas operações de *hedge*.

13. Patrimônio Líquido

A tabela a seguir estabelece a propriedade e porcentagens das ações com direito a voto (ordinárias) e sem direito a voto (preferenciais) no período de 31 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2007:

	2008			2007		
	Ordinárias	Preferenciais	Total	Ordinárias	Preferenciais	Total
Fundo de Investimento ASAS	100,00%	42,60%	73,13%	100,00%	37,84%	70,90%
Ações em tesouraria	-	1,66%	0,78%	-	-	-
Outros	-	3,84%	1,80%	-	2,74%	1,28%
Mercado (em circulação)	-	51,90%	24,29%	-	59,42%	27,82%
	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>	<u>100,00%</u>

Em 31 de dezembro de 2008, o capital social da Companhia era formado por 202.300.591 ações integralizadas sendo 107.590.792 ações ordinárias e 94.709.799 ações preferenciais, sem valor nominal, autorizadas, emitidas e em circulação. De acordo com os estatutos da Companhia, o capital poderá ser aumentado em até R\$2 bilhões mediante emissão de ações ordinárias ou preferenciais.

Cada ação ordinária dá ao seu detentor o direito a um voto na reunião de acionistas da Companhia. As ações preferenciais em circulação não possuem designação de classe, não são conversíveis em qualquer outro título e não dão direito a voto, exceto sob circunstâncias limitadas, conforme determina a legislação brasileira. Na liquidação, os acionistas de ações preferenciais têm direito a receber distribuições antes dos detentores de ações ordinárias. Além disso, as Práticas de Governança Corporativa Diferenciadas - Nível 2 da Bolsa de Valores de São Paulo – Bovespa, providenciam a concessão de direitos de voto a detentores de ações preferenciais em relação a reestruturação corporativa, fusões e transações com partes relacionadas.

Em 14 de junho de 2007, a Companhia homologou o aumento de seu capital mediante emissão de 6.082.220 ações preferenciais, das quais 6.049.185 no valor de R\$360.592 foram utilizadas para integralizar capital na controlada GTI S.A., e posteriormente transferidas para terceiros nos termos do Contrato de Compra e Venda do controle acionário da VRG Linhas Aéreas S.A.

Em 17 de março de 2006, a então acionista controladora da Companhia, Aeropar Participações S.A. concluiu uma reestruturação de seu controle acionário, em que 31.493.863 ações preferenciais de emissão da Companhia, de propriedade da Aeropar, foram transferidas para o Fundo de Investimento em Participações Asas (um fundo controlado pelos acionistas da Aeropar Participações). A Comporte Participações S.A. também transferiu 3.351.775 ações preferenciais da Companhia para o mesmo fundo.

Em 27 de abril de 2005, a Companhia concluiu uma oferta pública na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) e na Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA) de 14.700.000 ações preferenciais (5.520.811 oferecidas pela Companhia, representando recursos no valor de R\$184.454, líquido dos custos de emissão de R\$8.723 e 9.179.189 por um acionista vendedor, a BSSF Air Holdings LLC) ao preço de R\$35,12 por ação (US\$27,88 por American Depositary Share). Em 2 de maio de 2005, a Companhia emitiu um adicional de 2.205.000 de ações preferenciais, relativo ao exercício da opção de excesso de distribuição do subscritor em oferta pública de 27 de abril de 2005, representando recursos no valor de R\$73.669, líquido de custos de emissão R\$3.484.

Reservas de capital

Conforme o regime da Lei das Sociedades Anônimas e de acordo com os seus estatutos exige-se que a Companhia mantenha uma "reserva legal" para a qual deve alocar 5% do seu resultado líquido, menos perdas acumuladas conforme determinado com base nas demonstrações financeiras estatutárias para cada exercício fiscal, até que o valor da reserva seja igual a 20% do capital integralizado. Prejuízos acumulados, se houver, podem ser lançados contra a reserva legal. A reserva legal pode ser usada somente para aumentar o capital da Companhia. A reserva legal está sujeita à aprovação pela votação dos acionistas na reunião anual dos acionistas e pode ser transferida

ao capital, mas não está disponível para o pagamento de dividendos em exercícios subseqüentes.

Dividendos

Os estatutos da Companhia providenciam um dividendo mínimo obrigatório para os acionistas ordinários e preferenciais, no agregado de no mínimo 25% do resultado líquido a distribuir anual, de acordo com a Lei das Sociedades Anônimas.

A legislação brasileira permite o pagamento de dividendos em dinheiro somente de lucros retidos não apropriados e certas reservas registradas nos registros contábeis estatutários da Companhia.

As companhias brasileiras podem distribuir juros sobre o capital próprio. O cálculo é baseado nos valores do patrimônio líquido conforme demonstrados nos registros contábeis estatutários e a taxa de juros aplicada não poderá exceder a taxa de juros de longo prazo ("TJLP") determinada pelo Banco Central do Brasil (aproximadamente e para os exercícios de 2007 e 2008, respectivamente). Igualmente, tais juros não poderão exceder mais de 50% do resultado líquido do exercício ou 50% dos lucros retidos mais as reservas de lucros, determinados em cada caso com base nas demonstrações financeiras estatutárias. O valor dos juros atribuído aos acionistas é dedutível para fins de imposto de renda da empresa e aplicado como dividendo obrigatório mínimo.

Durante 2008, a Companhia distribuiu dividendos intercalares no total de R\$36.258 correspondentes a R\$0,18 por ação. Em 2007, a Companhia distribuiu dividendos intercalares no montante total de R\$302.775, das quais R\$144.592 foram sob a forma de juros sob capital próprio.

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2008, as demonstrações financeiras estatutárias consolidadas da Companhia preparadas de acordo com o BR GAAP apresentaram um prejuízo líquido de R\$1.384.743 (R\$268.527 em 2007).

Ações em tesouraria

O Conselho de Administração, em reunião realizada em 28 de janeiro de 2008, aprovou um programa de recompra de ações preferenciais com o objetivo de geração de valor aos acionistas para manutenção em tesouraria e posterior alienação e/ou cancelamento, sem redução do capital social. A quantidade total de ações da Companhia a ser adquirida é de até 5.000.000 (cinco milhões), equivalente a 5,3% das ações dessa classe. Em conformidade com as disposições da Instrução CVM nº. 10/80, o prazo máximo para a realização da operação é de 365 dias a partir de 28 de janeiro de 2008. Desde o início do programa de aquisição de ações de sua emissão, a Companhia adquiriu 1.574.200 ações preferenciais a um custo médio de R\$26,16, sendo que o custo mínimo foi de R\$19,98 e o custo máximo foi de R\$30,28. Em 31 de dezembro de 2008 o total de R\$41.180 foi registrado no patrimônio líquido com a rubrica de Ações em Tesouraria, com um valor de mercado de R\$15.600.

14. Pagamentos Baseados em Ações

Em 9 de dezembro de 2004, os acionistas da Companhia aprovaram um plano de opção de compra de ações aos funcionários. Segundo esse plano, as opções de compras de ações concedidas aos funcionários não poderão exceder 5% das ações totais em circulação. Em 19 de janeiro de 2005, a Companhia emitiu opções de compra de ações para colaboradores chave para comprar até 87.418 das suas ações preferenciais a um preço de exercício de R\$33,06 por ação. As opções se tornam exercíveis à taxa de 1/5 ao ano e podem ser exercidas em até 10 anos após a data da concessão. O valor justo de cada ação na data da concessão foi de R\$29,22. Durante o ano de 2008, a Companhia registrou despesa de pagamento baseados em ações de R\$206, (R\$448 no ano de 2007), em conformidade com a outorga de opções de compra de ações preferenciais.

Em 2 de janeiro de 2006, correspondente ao plano aprovado em 2005, o Comitê de Remuneração, no âmbito de suas funções e em conformidade com o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, aprovou a outorga de 99.816 opções de compra de ações preferenciais da Companhia ao preço de R\$47,30 por ação. As opções se tornam exercíveis à taxa de 1/5 ao ano e podem ser exercidas em até 10 anos após a data da concessão. O valor justo de cada ação na data da concessão foi de R\$51,68. Durante o ano de 2008, a Companhia registrou despesa de pagamento baseados em ações de R\$802, (R\$1.529 no ano de 2007), em conformidade com a outorga de opções de compra de ações preferenciais.

Em 31 de dezembro de 2006, o Conselho de Administração, no âmbito de suas funções e em conformidade com o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, aprovou a outorga de 113.379 opções de compra de ações preferenciais da Companhia ao preço de R\$65,85 por ação. As opções se tornam exercíveis à taxa de 1/5 ao ano e podem ser exercidas em até 10 anos após a data da concessão. O valor justo de cada ação na data da concessão foi de R\$46,61. Durante o ano de 2008, a Companhia registrou despesa de pagamento baseados em ações de R\$1.323, (R\$2.928 no ano de 2007), em conformidade com a outorga de opções de compra de ações preferenciais.

Em 20 de dezembro de 2007, o Conselho de Administração, no âmbito de suas funções e em conformidade com o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, aprovou a outorga de 190.296 opções de compra de ações preferenciais da Companhia ao preço de R\$45,46 por ação. As opções se tornam exercíveis à taxa de 1/5 ao ano e podem ser exercidas em até 10 anos após a data da concessão. O valor justo de cada ação na data da concessão foi de R\$29,27. Durante o ano de 2008, a Companhia registrou despesa de pagamento baseados em ações de R\$3.031, em conformidade com a outorga de opções de compra de ações preferenciais.

A despesa de pagamentos baseados em ações de R\$5.362 e R\$4.905 em 2008 e 2007, respectivamente, foi registrada na demonstração de resultado como custo com pessoal.

As transações estão resumidas a seguir:

	Opções de compra de ações	Média ponderada do preço de exercício
Em circulação em 1 de janeiro de 2007	152.518	40.65
Concedido	113.379	65.85
Cancelado	(12.135)	33.06
Exercido	(11.905)	50.52
Em circulação em 31 de dezembro de 2007	241.857	50.67
Concedido	190.296	45.46
Cancelado	(69.916)	49.21
Exercido	(336)	36.35
Em circulação em 31 de dezembro de 2008	361.901	48.26
Opções exercíveis em 31 de dezembro de 2007	91.013	44.97
Opções exercíveis em 31 de dezembro de 2008	151.436	46.23

O valor justo das opções de compra de ações foi estimado na data de concessão dos planos utilizando o modelo de precificação de opções *Black-Scholes* com a utilização das seguintes premissas abaixo:

	Planos de opções de compra de ações			
	2005	2006	2006	2007
Total de opções de compra concedidas	87.418	99.816	113.379	190.296
Preço de exercício da opção	33,06	47,30	65,85	45,46
Volatilidade estimada do preço da ação	32,52%	39,87%	46,54%	40,95%
Dividend yield esperado das ações	0,84%	0,93%	0,98%	0,86%
Taxa de retorno livre de risco	17,23%	18,00%	13,19%	11,18%
Período estimado até o vencimento	10,00	10,00	10,00	10,00
Valor justo na data da concessão	29,22	51,68	46,61	29,27

A volatilidade estimada foi determinada com base em dados de volatilidade histórica.

As faixas de preços de exercício, a vida contratual remanescente média ponderada das opções em circulação e a abrangência dos preços de exercício para as opções exercíveis em 31 de dezembro de 2008 estão resumidas a seguir:

Opções em Circulação				Opções Exercíveis		
Faixa dos Preços de Exercício	Opções em circulação em 31/12/2008	Vida Contratual Remanescente Média Ponderada	Preço de Exercício Médio Ponderado	Opções Exercíveis em 31/12/2008	Preço de Exercício Médio Ponderado	
33,06	55.724	6,00	33,06	47.516	33,06	
47,30	69.194	7,00	47,30	41.053	47,30	
65,85	77.353	8,00	65,85	30.941	65,85	
45,46	<u>159.630</u>	9,00	45,46	<u>31.926</u>	45,46	
	<u>361.901</u>			<u>151.436</u>		

15. Lucro por Ação

As ações preferenciais da Companhia não dão direito ao recebimento de nenhum dividendo fixo. Em vez disso, os acionistas preferenciais têm o direito de receber dividendos por ação no mesmo valor dos dividendos por ação pagos aos detentores de ações ordinárias. Contudo, nossas ações preferenciais têm direito ao recebimento de distribuições primeiramente que os titulares de ações ordinárias. Assim, o lucro por ação básico é computado dividindo-se o lucro pelo número médio ponderado de todas as classes de ações em circulação durante o período. As ações preferenciais são excluídas durante qualquer período de perda. As ações preferenciais diluídas são computadas incluindo-se as opções de compra de ações de funcionários executivos calculadas usando-se o método de ações em tesouraria conforme elas são outorgadas a um preço de exercício menor do que o preço de mercado das ações.

	2008	2007
Numerador		
Lucro (Prejuízo) líquido aplicável a acionistas ordinários e preferenciais relativo ao lucro por ação básico e diluído	(1.386.976)	272.261
Denominador		
Média ponderada de ações em circulação relativa ao lucro por ação básico (em milhares)	202.301	198.609
Ações em tesouraria	(1.108)	-
Média ponderada ajustada de ações em circulação relativa ao lucro por ação básico (em milhares)	201.193	198.609
Efeito dos títulos diluíveis:		
Plano executivo de opção de compra de ações (em milhares)	-	48
Média ponderada ajustada de ações em circulação e conversões presumidas relativa ao lucro por ação diluído (em milhares)	201.193	198.657
Lucro (Prejuízo) por ação básico	(6,89)	1,37
Lucro (Prejuízo) por ação diluído	(6,89)	1,37

Em 31 de dezembro de 2008, o total de 361.901 opções de compra de ações descrita na Nota 14 são não diluíveis.

16. Provisões

	Provisão de seguros	Provisão de contratos de arrendamento Onerosos	Condições de devolução de aeronaves	Litígio	Total
Em 31 de dezembro de 2007	129.137	-	131.826	32.075	293.038
Adições durante o ano	10.272	8.250	102.615	40.248	161.385
Utilizados	-	-	(131.826)	-	(131.826)
Em 31 de dezembro de 2008	<u>139.409</u>	<u>8.250</u>	<u>102.615</u>	<u>72.323</u>	<u>322.597</u>
Circulante	54.422	8.250	102.615	-	165.287
Não-circulante	84.987	-	-	72.323	157.310

a) Provisão de seguros

Refere-se ao acidente da aeronave da Gol do voo 1907 em 29 de setembro de 2006. A Companhia continua a colaborar totalmente com todas as agências regulatórias e de investigação para determinar a causa desse acidente. A Companhia mantém seguros para cobertura de riscos e exigibilidades decorrentes do sinistro. O pagamento do casco ao lessor foi efetuado diretamente pela seguradora. A Administração não espera que quaisquer passivos advindos do acidente com o voo 1907 tenham efeito adverso material sobre a posição financeira ou resultados das suas operações.

b) Provisão de contratos de arrendamento onerosos

Referem-se às aeronaves Boeing 767 que se encontram fora de operação e estão mantidas sob arrendamento operacional.

c) Condições de devolução de aeronaves

Inclui provisões para os custos que atendem às condições contratuais de devolução de aeronaves mantidas sob arrendamento operacional.

d) Litígio

Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia e suas controladas são parte em processos judiciais e reclamações administrativas, sendo 828 reclamações administrativas, 9.013 ações cíveis e 4.188 ações trabalhistas. Destes números, 696 reclamações administrativas, 8.438 ações cíveis e 674 ações trabalhistas surgiram em decorrência da operação da Companhia sendo que o restante, é decorrente de pedidos de reconhecimento da sucessão relacionada a aquisição da VRG.

17. Transações entre Partes Relacionadas

A VRG mantém contrato com as empresas ligadas para transporte de passageiros e bagagens entre aeroportos e transporte de funcionários, pactuados em condições usuais de mercado.

A VRG é locatária do imóvel situado à Rua Tamoios, 246 em São Paulo – SP, pertencente a empresa ligada, cujo contrato tem vencimento em 4 de Abril de 2009 e cláusula de reajuste anual com base no IGP-M.

Os saldos a pagar às empresas ligadas, no valor de R\$281 (R\$482 em 31 de dezembro de 2007) estão incluídos nos saldos de fornecedores juntamente com operação de terceiros. O valor das despesas que afetaram o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2008 é de R\$8.589 (R\$19.526 em 31 de dezembro de 2007).

18. Instrumentos Financeiros e Concentração de Risco

Os principais passivos financeiros da Companhia, com exceção dos instrumentos financeiros derivativos, são compostos por empréstimos, financiamentos e outras contas a pagar. O principal objetivo destes passivos financeiros é de levantar recursos financeiros para as operações da Companhia. A Companhia possui outros créditos, contas a receber, disponibilidades e investimentos a curto prazo que são obtidos diretamente de suas operações. A Companhia também mantém títulos disponíveis para venda e realiza transações com instrumentos financeiros derivativos.

A Companhia é exposta ao risco de mercado (incluindo risco de taxa de câmbio, risco de taxa de juros, e risco de preço de combustível), risco de crédito e risco de liquidez. Os instrumentos financeiros afetados por risco incluem os empréstimos e financiamentos, depósitos, títulos disponíveis para venda e instrumentos financeiros derivativos.

As atividades de gerenciamento de risco seguem uma política formal de gerenciamento de riscos sob a gestão de seus diretores e seu Comitê de Políticas de Risco. A administração desses riscos é efetuada com base na política formal e de controle, que estabelece limites, bem como outras técnicas de acompanhamento, mensuração e monitoramento contínuo das exposições. Todas as transações envolvendo instrumentos derivativos são conduzidos por equipes especializadas com as habilidades, experiência e supervisão necessárias para tais operações. A Companhia não realiza operações com instrumentos derivativos ou qualquer outro tipo de operação com propósitos especulativos.

O Conselho de Administração revisa e aprova as políticas de gerenciamento de risco que estão sumarizadas abaixo.

Risco de mercado**a) Combustível**

A Companhia está exposta ao risco do preço de combustível e a estratégia de gestão do risco do preço de combustível objetiva fornecer a companhias aéreas proteção contra repentinos e significantes aumentos no preço de petróleo enquanto assegurando que as companhias aéreas não estejam em desvantagem competitiva em um evento de aumento substancial do preço de combustível. Com base nestes objetivos, o programa de gestão de risco de combustível permite à Companhia a utilização de variadas opções de instrumentos derivativos disponíveis no mercado de balcão (OTC) com aprovação das contrapartes e dentro de um limite aprovado. As operações das companhias aéreas estão expostas aos efeitos das mudanças no preço do combustível de aviação. O combustível de aviação consumido durante os períodos findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 representou aproximadamente 40,5% e 38,4% das despesas operacionais da Companhia, respectivamente. Para gerenciar este risco, a Companhia periodicamente celebra contratos de opção de petróleo bruto e acordos de *swap*.

A seguir, um resumo dos contratos derivativos de combustível da Companhia (em milhares, exceto se indicado de outra forma):

	2008	2007
Em 31 de Dezembro:		
Valor justo dos instrumentos financeiros derivativos ao final do exercício (R\$) *	(102.387)	23.302
Ganhos (perdas) com efetividade dos instrumentos financeiros derivativos designados como <i>hedge</i> reconhecidos como retificador das despesas com combustível de aeronaves (R\$)	-	33.167
Ganhos (perdas) com inefetividade dos instrumentos financeiros derivativos designados como <i>hedge</i> reconhecidos como despesas financeiras (R\$)	(40.583)	17.233
Volume <i>hedgeado</i> (milhares de barris) durante o ano	4.141	4.936
Percentual do consumo objeto de <i>hedge</i> durante o ano	56%	56%

* Os instrumentos derivativos estão reconhecidos como outras obrigações no passivo circulante.

A Companhia utiliza instrumentos derivativos financeiros para reduzir sua exposição aos aumentos no preço de combustível de aviação. A Companhia detém uma combinação de estruturas de *collar* para *hedgear* aproximadamente 12%, 37%, 39%, 9% e 2% de seu consumo de combustível para o primeiro, segundo e quarto trimestre de 2009 e para o primeiro trimestre de 2010, respectivamente.

A Companhia contabiliza seus instrumentos de derivativos de *hedge* de combustível como *hedge* de fluxo de caixa, conforme o IAS 39. De acordo com o IAS 39, todos os derivativos designados como *hedge* que apresentam certas exigências recebem tratamento contábil diferenciado de *hedge*. Em geral, utilizando-se tal contabilidade de *hedge*, todas as mudanças periódicas no valor justo dos derivativos designados como *hedge* que são considerados como sendo efetivos, são registrados em "Resultado de *hedge* não-realizado" até que o combustível de aviação correspondente seja consumido. Quando o combustível de aeronave é consumido e o contrato derivativo relacionado é liquidado, quaisquer ganhos e perdas previamente diferidos em outras receitas globais são reconhecidos como despesas de combustível de aeronave. A Companhia está exposta ao risco de que variações periódicas não sejam efetivas, como definido, ou que os derivativos não estejam mais qualificados para se realizar contabilidade de *hedge*. Inefetividade, conforme definição resulta quando a mudança de 80 a 125% no valor justo total do instrumento derivativo não se iguala à mudança no valor do combustível de aviação que está sendo *hedgeado* ou à variação em valor dos desembolsos de fluxos de caixa futuros esperados da Companhia para comprar e consumir combustível de aviação. Quando mudanças periódicas no valor justo dos derivativos não são efetivas, tal inefetividade é registrada em "Outros ganhos e perdas" na demonstração de resultado. Da mesma forma, se um *hedge* deixa de se qualificar para contabilidade de *hedge*, as mudanças periódicas no valor justo dos instrumentos derivativos são registradas em "Outros ganhos e perdas" na demonstração de resultados no período da mudança.

A inefetividade é inerente à atividade de *hedgear* combustível de aviação com posições de derivativos baseados em outras *commodities* relacionadas ao petróleo, especialmente dada a recente volatilidade nos preços dos produtos refinados.

A Companhia continuamente procura metodologias melhores e mais precisas para projetar fluxos de caixa futuros relacionados ao seu programa de *hedge* de combustível. Essas estimativas são utilizadas na medida de efetividade dos *hedge* de combustível da Companhia, como requerido pelo IAS 39. A Companhia utiliza a metodologia de regressão estatística com dados do mercado futuro de *commodities* equivalentes.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2008, a Companhia não reconheceu ganhos como redução da despesa de combustível (ganhos de R\$33.167 em 31 de dezembro de 2007). Durante o ano de 2008, haviam perdas líquidas adicionais de R\$40.583 (ganhos de R\$17.233 em 2007) reconhecidas em Outras despesas, líquidas, relacionadas à inefetividade de seus *hedge* e perdas na contabilização de outros *hedge*. O total de R\$40.318 em 31 de dezembro de 2008 (perdas de R\$41 em 31 de dezembro de 2007) foi despesa inefetiva e perda marcada a mercado relacionada a contratos que vencerão em períodos futuros. Em 31 de dezembro de 2008, havia R\$90.580 (zero em 31 de dezembro de 2007 uma vez que todos os montantes não realizados foram inefetivos), líquido de impostos, de perdas a realizar registrado no patrimônio líquido. Durante este período, todos os contratos de derivativos foram designados como *hedge*.

A tabela abaixo demonstra o valor nocional dos derivativos contratados para proteger a exposição ao preço de combustível de aviação para cada período:

Posição em 31 de dezembro de 2008
Fator de risco de mercado: Preço do combustível

	Vencimentos					
	1T09	2T09	3T09	4T09	1T10	Total
Volume nominal em barris (mil)	381	1.208	1.334	293	58	3.274
Volume nominal em litros (mil)	60.571	192.048	212.079	46.581	9.221	520.501
Taxa contratada a futuro por barril (US\$) *	96,56	71,40	72,11	66,19	62,45	73,99
Total em reais **	85.977	201.569	224.807	45.323	8.465	566.141

* Média ponderada entre os strikes de collars e callspreads.

** A taxa de câmbio em 31/12/2008 era de R\$2,3370/ US\$1,00

O quadro abaixo demonstra a sensibilidade dos instrumentos financeiros para uma possível variação no preço do combustível, com todas as outras variáveis mantidas constantes, no lucro antes do imposto de renda e no patrimônio líquido.

Aumento / (redução) no preço de combustível (porcentagem)	Posição em 31 de dezembro de 2008		Posição em 31 de dezembro de 2007	
	Efeito no lucro antes do IR (R\$milhões)	Efeito no patrimônio líquido (R\$milhões)	Efeito no lucro antes do IR (R\$milhões)	Efeito no patrimônio líquido (R\$milhões)
+10	(292,93)	(173,12)	(204,84)	(122,90)
-10	285,61	163,85	192,17	126,83

b) Taxas de câmbio

O risco de taxa de câmbio é o risco em que o valor justo dos fluxos de caixa futuros dos instrumentos financeiros irá variar em função das mudanças nas taxas de câmbio em moeda estrangeira. A exposição ao câmbio relaciona-se primeiramente às atividades operacionais da Companhia (despesas e receitas denominadas em moedas diferentes da moeda funcional da Companhia) e nos investimentos líquidos em controladas no exterior.

A exposição ao câmbio relaciona-se a valores a pagar que surjam de despesas ligadas e denominadas em dólares norte-americanos e pagamentos. Para gerenciar este risco, a Companhia utiliza contratos de opções em dólares norte-americanos e de futuros.

A receita da Companhia é gerada em reais (exceto por uma pequena porção em pesos argentinos, bolivianos da Bolívia, pesos do Chile, pesos da Colômbia, Euros, novo sol do Peru, guaranis do Paraguai, pesos uruguaios e bolívares da Venezuela dos vôos entre o Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, França, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela). Entretanto, seu passivo, especialmente aquele relacionado a arrendamento de aeronaves e aquisição, é denominado em dólares norte-americanos. A exposição de câmbio da Companhia em 31 de dezembro de 2008 e 2007 está descrita a seguir:

	2008	2007
Ativo		
Disponibilidades e investimentos a curto prazo	281.286	1.170.526
Depósitos com arrendadores	104.465	163.973
Reserva de manutenção de aeronaves e motores	111.326	31.928
Depósito em garantia	391.989	322.354
Outros	99.129	55.032
Ativo total	988.195	1.743.813
Passivo		
Fornecedores estrangeiros	37.336	42.341
Empréstimos e financiamentos	1.715.068	1.850.329
Arrendamentos financeiros	1.573.605	755.930
Outros arrendamentos a pagar	15.863	17.169
Prêmio de seguro a pagar	54.422	44.150
Passivo total	3.396.294	2.709.919
Exposição cambial	2.408.099	966.106
Exposição de transações não incluídas no balanço		
Arrendamentos operacionais	4.675.420	3.263.994
Compromissos de aeronaves	16.662.776	8.155.237
Exposição cambial total	23.746.295	12.385.337

A tabela a seguir, demonstra um resumo dos contratos derivativos em moeda estrangeira da Companhia (em milhares, exceto se indicado de outra forma):

	2008	2007
Valor justo dos instrumentos financeiros derivativos ao final do exercício (R\$)	9.416	1.049
Exercício encerrado em 31 de dezembro:		
Ganhos (perdas) com efetividade do <i>hedge</i> reconhecidos em despesas operacionais (R\$)	65.295	(14.935)
Ganhos (perdas) com inefetividade do <i>hedge</i> reconhecidos em despesas financeiras (R\$)	(1.828)	(11.637)
Volume <i>hedgado</i> (US\$) durante o ano	1.070.250	626.800
Percentual atual do consumo <i>hedgado</i> durante o ano	52%	47%

A Companhia utiliza instrumentos derivativos financeiros como *hedge* para diminuir sua exposição para aumentos na taxa de câmbio em dólares norte-americanos. A Companhia utilizou instrumentos derivativos financeiros para estruturas de tempo de curto prazo. A Companhia contabiliza seus instrumentos derivativos futuros em moeda estrangeira como *hedge* de fluxo de caixa, conforme o IAS 39. Em 31 de dezembro de 2008, os ganhos não realizados registrados no patrimônio líquido foram de R\$50.387 (perda de R\$229 em 31 de dezembro de 2007).

Enquanto estiverem em circulação, esses contratos são registrados em seu valor justo no balanço patrimonial com a porção efetiva da mudança em seu valor justo sendo refletido em resultado não-realizado. A inefetividade, na proporção para qual a mudança no valor justo dos derivativos financeiros excede a mudança no valor justo das despesas operacionais sendo realizado em *hedge*, é reconhecida em outros resultados (despesas) imediatamente. Quando as despesas operacionais são incorridas e o contrato derivativo relacionado é liquidado, qualquer lucro ou perda previamente diferido em outras receitas globais é reconhecido em despesas operacionais.

As obrigações futuras denominadas em dólares norte americanos objeto de contratação de instrumentos financeiros derivativos designados como *hedge* estão demonstradas a seguir:

Posição em 31 de dezembro de 2008 Fator de risco de mercado: Taxa de câmbio	Vencimentos				
	1T09	2T09	3T09	4T09	Total
Valor nominal em dólar	124.750	-	3.000	12.000	139.750
Taxa contratada a futuro	2.8121	-	2.0000	2.0000	2.7249
Total em reais	350.809	-	6.000	24.000	380.809

O quadro abaixo demonstra a sensibilidade dos instrumentos financeiros para uma possível variação na taxa cambial em dólar norte-americano, com todas as outras variáveis mantidas constantes, no lucro antes do imposto de renda (em razão de mudanças no valor justo de ativos e passivos monetários) e patrimônio líquido (em razão de mudanças no valor justo de contratos de taxa de câmbio).

Valorização/(desvalorização) em dólar US/ (taxa percentual)	Posição em 31 de dezembro de 2008		Posição em 31 de dezembro de 2007	
	Efeito no lucro antes do IR (R\$milhões)	Efeito no patrimônio líquido (R\$milhões)	Efeito no lucro antes do IR (R\$milhões)	Efeito no patrimônio líquido (R\$milhões)
+10	(500,85)	(313,61)	(358,03)	(230,57)
-10	493,53	315,85	345,36	223,20

c) Risco de taxa de juros

O risco de taxa de juros é o risco em que o valor justo dos fluxos de caixa futuros dos instrumentos financeiros irá variar em função das mudanças nas taxas de juros de mercado. A exposição ao risco de taxa de juros relaciona-se primeiramente às obrigações de dívida de longo prazo da Companhia com taxa de juros flutuante.

Os resultados da Companhia são afetados pelo impacto de variações nas taxas de juros internacionais sobre as despesas de arrendamento mercantil. A Companhia utiliza instrumentos derivativos financeiros para diminuir sua exposição às flutuações nas taxas de juros internacionais e os contabiliza conforme o IAS 39. Geralmente, quando um derivativo puder ser definido para coincidir com os termos e fluxos de caixa dos compromissos de arrendamento, ele é designado como "Hedge de Fluxo de Caixa" e a parcela efetiva das variações de valor justo desses derivativos é registrada no patrimônio líquido até a data em que os fluxos de caixa dos compromissos de arrendamento objetos de *hedge* tornam-se devidos. A Companhia também tem derivativos de taxas de juros não classificados como *hedge*, e nesse caso a variação periódica do valor justo é reconhecida como receita ou despesa financeira.

No quarto trimestre de 2008, a Companhia contratou derivativos através de contratos de *swap-lock* (termo de *swap*) de juros para proteger-se das oscilações de taxas de juros internacionais. Em 31 de dezembro de 2008, para os instrumentos financeiros classificados como *hedge* de fluxo de caixa, a Companhia contratou derivativos no valor nominal de R\$141.564 com um valor justo de R\$3.878 de perdas e reconheceu uma perda de R\$3.873 registrado no patrimônio líquido. Durante o período, a Companhia reconheceu R\$211 de perdas como redução nos pagamentos de juros registrados no resultado.

Para os derivativos de taxas de juros não classificados como *hedge*, em 31 de dezembro 2008, a Companhia tinha contratos no valor nominal de R\$203.786 com um valor justo de R\$30.903 de perdas e foram reconhecidos R\$38.390 de perdas líquidas resultantes das variações de valor de mercado reconhecidas no resultado como receitas financeiras.

Os resultados da Companhia são também afetados por flutuações nas taxas de juros vigentes no Brasil, incidentes sobre as aplicações financeiras, os investimentos de curto prazo, as obrigações em reais, ativos e obrigações indexados ao dólar norte-americano. Essas flutuações afetam o valor de mercado dos instrumentos financeiros derivativos realizados no Brasil, o valor de mercado de títulos pré-fixados em reais, e na remuneração do saldo de caixa e aplicações financeiras. A Companhia utiliza contratos futuros de Depósito Interfinanceiro da Bolsa de Mercadorias e Futuros (BM&F) para proteger-se de flutuações nas taxas de juros domésticas sobre a parcela pré-fixada dos seus investimentos. Em 31 de dezembro de 2008, valor nominal dos contratos de futuros de Depósito Interfinanceiro negociados na Bolsa de Mercadoria e Futuros (BM&F) totalizava R\$3.100, com prazos de até 9 meses, com um valor justo de mercado total de R\$0,09, o qual se refere ao último ajuste devido ou a receber, ainda não liquidado. A totalidade das variações de valor de mercado, pagamentos e recebimentos relacionados aos futuros de DI são reconhecidos como aumento ou redução das receitas financeiras.

O quadro abaixo demonstra a sensibilidade dos instrumentos financeiros para uma possível variação na taxa de juros Libor, com efeito desde o começo do ano. Não há impactos no patrimônio líquido. Essas variações são consideradas razoavelmente possíveis baseado em observações das condições atuais do mercado. Os cálculos são baseados em instrumentos financeiros mantidos em cada data do balanço. Todas as outras variáveis foram mantidas constantes.

Aumento / (redução) na taxa de juros Libor para todos os vencimentos, em percentual	Posição em 31 de dezembro de 2008		Posição em 31 de dezembro de 2007	
	Efeito no lucro antes do IR (R\$milhões)	Efeito no patrimônio líquido (R\$milhões)	Efeito no lucro antes do IR (R\$milhões)	Efeito no patrimônio líquido (R\$milhões)
+10	(1,35)	(0,63)	(1,97)	(1,30)
-10	1,36	0,63	1,97	1,30

d) Risco de liquidez

Risco de liquidez representa o risco de encurtamento nos recursos destinados para pagamento de dívidas. Para evitar o descasamento de contas a receber e a pagar, a política de gerenciamento de caixa da Companhia estabelece um limite de utilização de 20% para seus investimentos com vencimentos no mesmo mês e determina que as maturidades de seus investimentos não podem exceder a maturidade das obrigações financeiras da Companhia.

A tabela abaixo demonstra a exposição da Companhia às obrigações futuras relacionadas aos contratos operacionais de arrendamento e contratos de compra de aeronaves. A Companhia utiliza instrumentos financeiros derivativos com bancos de primeira linha para fins de administração de caixa. A Companhia possui atualmente opções de renda fixos sintéticos e acordos de swap para obter remuneração pela taxa overnight brasileira de taxa de juros fixa ou investimentos denominados em dólares norte-americanos.

A tabela abaixo demonstra os pagamentos contratuais requeridos pelos passivos financeiros da Companhia:

Exercício findo em 31 de dezembro de 2008

	Até um ano	De um a cinco anos	Acima de cinco anos	Total
Saldos devedores de empréstimos e financiamentos:				
Arrendamentos financeiros	(222.222)	(881.186)	(972.318)	(2.075.726)
Empréstimos e financiamentos com taxa de juros flutuante	(759.504)	(126.917)	(209)	(886.630)
Empréstimos e financiamentos com taxa de juros fixa	-	-	(896.098)	(896.098)
Capital de giro	(50.953)	-	-	(50.953)
Instrumentos financeiros derivativos:				
Derivativos de combustível	(102.341)	(46)	-	(102.387)
Swaps de taxa de juros	(15.043)	(19.737)	-	(34.780)
Total	(1.150.063)	(1.027.886)	(1.868.625)	(4.046.574)

Exercício findo em 31 de dezembro de 2007

	Até um ano	De um a cinco anos	Acima de cinco anos	Total
Saldos devedores de empréstimos e financiamentos:				
Arrendamentos financeiros	(92.672)	(360.731)	(524.142)	(977.545)
Empréstimos e financiamentos com taxa de juros flutuante	(327.344)	(295.689)	(17.610)	(640.643)
Empréstimos e financiamentos com taxa de juros fixa	-	-	(712.898)	(712.898)
Capital de giro	(500.519)	-	-	(500.519)
Instrumentos financeiros derivativos:				
Derivativos de combustível	23.302	-	-	23.302
Total	(897.233)	(656.420)	(1.254.650)	(2.808.303)

e) Administração de recursos de capital

A política da Companhia determina a manutenção de uma base sólida de recursos de forma que se mantenha um crescimento contínuo e uma ótima estrutura de capital para o propósito de reduzir o custo de capital e prover retorno aos seus acionistas

Consistente com as demais companhias aéreas da indústria de aviação, a Companhia monitora sua estrutura de capital com base em índices de alavancagem que consiste na dívida líquida como um percentual do total do capital. Dívida líquida é definida como sendo o total líquido de empréstimos e financiamentos, arrendamentos financeiros, caixa e equivalentes de caixa e outros ativos financeiros. A Companhia define seu capital como sendo o total do patrimônio líquido e a dívida líquida.

Os índices de alavancagem em 31 de dezembro de 2008 e 2007 são como segue:

	2008	2007
Total do patrimônio líquido	1.023.148	2.491.617
Caixa e equivalentes de caixa	(169.330)	(573.121)
Caixa restrito	(183.286)	(6.041)
Outros ativos financeiros circulantes	(245.585)	(820.343)
Empréstimos e financiamentos	1.832.728	1.850.329
Arrendamentos financeiros	1.573.605	755.930
Dívida líquida (a)	2.808.132	1.206.754
Total do capital (b)	3.831.280	3.698.371
Índice de alavancagem (a) / (b)	73%	33%

O aumento no índice de alavancagem em 2008 é resultante principalmente pela entrega de aeronaves Boeing classificadas sob a modalidade de arrendamento financeiro durante o ano e redução nos saldos de disponibilidades decorrente de redução no resultado operacional.

A Administração acredita que os recursos disponíveis na Companhia são suficientes para cumprir com as necessidades presentes e serão suficientes para os futuros investimentos em capital e outras necessidades para o ano fiscal de 2008. A Companhia não está sujeita a nenhuma imposição externa de necessidade de capital.

f) Risco de crédito

Risco de crédito é o risco que uma contraparte poderá causar ao não cumprir com suas obrigações perante uma transação envolvendo instrumentos financeiros ou contratos usuais, levando a Companhia a uma perda financeira. A Companhia está exposta a riscos de crédito decorrentes de suas atividades operacionais, principalmente por suas contas a receber, e suas atividades de financiamento, incluindo depósitos com bancos e instituições financeiras, transações em moeda estrangeira e outros instrumentos financeiros.

Os instrumentos derivativos financeiros que expõem a Companhia ao risco de crédito envolvem principalmente dos equivalentes de caixa, investimentos de curto prazo e contas a receber. O risco de crédito proveniente de equivalentes de caixa e de investimentos de curto prazo está relacionado com os montantes investidos com importantes instituições financeiras. O risco de crédito em contas a receber está relacionado com os montantes a receber de companhias internacionais de cartão de crédito, cujos recebíveis são de curto prazo e a maioria deles com vencimento dentro de 30 dias.

Os instrumentos financeiros derivativos em aberto expõem a Companhia à perda de crédito nos casos de não cumprimento das condições contratuais pelas contrapartes. Entretanto, a Companhia não espera que qualquer uma de suas oito contrapartes possa falhar no cumprimento de suas obrigações. O montante dessa exposição de crédito é geralmente um ganho não realizado, se houver, em tais contratos. Para gerenciar o risco de crédito, a Companhia seleciona as contrapartes baseadas em avaliação de créditos, limita a exposição total evitando a concentração em uma única contraparte e monitora a posição de mercado com cada contraparte. A Companhia não adquire ou mantém instrumentos financeiros derivativos com propósito de negociação.

19. Ativos e Passivos Financeiros

A tabela abaixo demonstra um comparativo entre o valor justo e o valor contábil dos ativos e passivos financeiros por categorias:

	Valor contábil		Valor justo	
	2008	2007	2008	2007
Ativos financeiros				
Títulos mantidos até o vencimento	-	189.989	-	199.240
	-	189.989	-	199.240
Passivos financeiros				
Saldo devedor de empréstimos e financiamentos				
Empréstimos e financiamentos com taxa flutuante *	936.630	1.137.431	904.926	1.095.708
Empréstimos e financiamentos com taxa fixa **	896.098	712.898	403.372	675.170
	1.832.728	1.850.329	1.308.298	1.770.878

* BNDES, BDMG, IFC, Empréstimo para adiantamento para aquisição de aeronaves e outros empréstimos bancários.

** Bônus Perpétuos e Bônus Sênior.

Não existem diferenças significativas entre o valor contábil e o valor justo de outros ativos e passivos financeiros

a) Ativos financeiros

Os títulos disponíveis para venda consistem principalmente de fundos exclusivos de certificados de depósitos interbancários (CDB), fundos de investimentos, títulos públicos, títulos de renda fixa e outros investimentos. Os títulos mantidos até o vencimento é composto por títulos públicos. O *hedge* de fluxo de caixa consiste de instrumentos derivativos de contratos futuros de dólares norte-americanos e opções de compra de dólares norte-americanos.

A Companhia não tem a intenção de realizar negociação com seus instrumentos financeiros. O principal objetivo no investimento em ativos financeiros é maximizar o retorno de seu excedente de caixa. A política de gestão de caixa da Companhia define que investimentos em ativos financeiros devem concentrar-se em instrumentos com alta liquidez, mínimos custos de transação e devem ser transacionados com instituições financeiras de primeira linha. Os investimentos devem ser imediatamente resgatados, quando houver necessidade de caixa, com pouca ou nenhuma perda financeira.

A tabela abaixo demonstra um sumário dos ativos financeiros da Companhia por categories:

	2008	2007
Investimentos		
Títulos disponíveis para venda	245.585	630.354
Títulos mantidos até o vencimento	-	189.989
	<u>245.585</u>	<u>820.343</u>

* Investimentos de curto prazo com vencimento entre três meses e um ano ou investimentos que a Companhia tenha a intenção de resgatar em um prazo inferior a um ano.

A maioria dos investimentos classificados como ativos financeiros disponíveis para venda possuem seu valor justo determinado com base em cotações públicas em mercado ativo. Quando não existe um mercado, a Companhia utiliza o valor justo determinado nas transações mais recentes para o investimento ou o valor justo de um instrumento com características similares encontradas em um mercado ativo. Quando não existem instrumentos com características similares ou transações recentes, o valor justo dos investimentos são calculados utilizando-se o método de fluxo de caixa descontado. Para calcular o fluxo de caixa descontado, a Companhia utilize o *yield* de seus bônus como taxa de desconto e, para outros casos, a taxa de crédito de risco do banco emitente como taxa de desconto.

A tabela abaixo demonstra o valor justo dos ativos financeiros listados e não listados:

	Valor justo	
	2008	2007
Listado	210.615	630.354
Não listado	34.970	199.240

Os investimentos listados são registrados a valor justo pela marcação a valor de mercado. Para os investimentos não listados, o valor justo foi estimado com base no método de fluxo de caixa descontado.

A tabela abaixo demonstra um sumário dos títulos disponíveis para venda:

	Ganhos não realizados brutos	Perdas não realizadas brutas	Valor contábil líquido
2008	4.008	(7)	245.585
2007	145	(6.870)	630.354

Os ganhos brutos realizados em vendas de títulos disponíveis para venda totalizaram R\$3.911 e R\$23.332 (US\$ 1.674 e US\$ 13.172), nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007, respectivamente. As perdas brutas realizadas em vendas de títulos disponíveis para venda totalizaram R\$(742) (US\$ (317)) no exercício findo em 31 de dezembro de 2008 e não houve perdas no exercício findo em 31 de dezembro de 2007.

b) Passivos financeiros

Em 31 de dezembro de 2008 e 2007, a dívida consiste dos seguintes empréstimos e financiamentos:

	Taxa de juros média efetiva	Vencimento	2008	2007
Circulante				
Moeda nacional:				
Capital de giro	15.00%	Agosto de 2009	50.000	496.788
Empréstimo BNDES com taxa variável garantida	8.90%	Julho de 2012	14.181	14.962
Empréstimo BDMG com taxa variável garantida	12.79%	Janeiro de 2014	2.567	-
Juros		-	1.686	3.803
			<u>68.434</u>	<u>515.553</u>
Moeda estrangeira em dólares norte-americanos:				
Empréstimo para adiantamento de aquisição de aeronaves com taxa variável sem garantia	3.51%	Dezembro de 2009	697.719	169.173
Empréstimo bancário com taxa variável garantida	-	Dezembro de 2008	-	106.278
Empréstimo IFC com taxa variável garantida	5.50%	Julho de 2013	19.475	17.800
Arrendamentos financeiros			157.948	67.411
Juros			23.876	15.328
			<u>899.018</u>	<u>375.990</u>
			<u>967.452</u>	<u>891.543</u>
Não-circulante				
Moeda nacional:				
Empréstimo BNDES com taxa variável garantida	8.90%	Julho de 2012	36.633	50.813
Empréstimo BDMG com taxa variável garantida	12.79%	Janeiro de 2014	12.593	14.243
			<u>49.226</u>	<u>65.056</u>
Moeda estrangeira em dólares norte-americanos:				
Empréstimo para adiantamento de aquisição de aeronaves com taxa variável sem garantia	3.51%	Dezembro de 2009	-	174.439
Empréstimo IFC com taxa variável garantida	5.50%	Julho de 2013	77.900	73.804
Arrendamentos financeiros			1.415.657	688.519
			<u>1.493.557</u>	<u>936.762</u>
Bônus sênior com taxa fixa sem garantia	7.50%	Abril de 2017	481.630	380.571
Bônus perpétuos com taxa fixa sem garantia	8.75%	-	414.468	332.327
			<u>896.098</u>	<u>712.898</u>
			<u>2.438.881</u>	<u>1.714.716</u>
			<u>3.406.333</u>	<u>2.606.259</u>

Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia tinha cinco linhas de crédito rotativo com cinco instituições financeiras permitindo empréstimos combinados de até R\$500.000. Em 31 de dezembro de 2008 e 2007, havia R\$50.000 e R\$496.788 de empréstimos contraídos sob estes instrumentos respectivamente. A taxa média ponderada anual de juros para estes empréstimos contraídos em moeda nacional em 31 de dezembro de 2008 e 2007 foram de 15,0% e 10,8%, respectivamente.

Em abril de 2006, a Companhia, por meio de sua controlada Gol Finance, emitiu bônus perpétuo garantido pela Companhia e GOL. Os recursos mediante emissão de bônus perpétuos são denominados em dólares norte-americanos, não tem vencimento determinado e podem ser resgatados pelo valor de face após o decurso de cinco anos da emissão, a juros de 8.75% e são garantidos pela Companhia.

Os recursos captados estão sendo utilizados para financiar os pré-pagamentos para aquisição de aeronaves em complemento aos recursos próprios e aos financiamentos bancários obtidos com garantia do U.S. Exim Bank. Em 31 de dezembro de 2008, o valor justo está refletindo o reajuste freqüente das cotações de mercado desse instrumento, é de R\$161.054 (US\$68.914). Em maio de 2006, a GOL firmou contrato de empréstimo com taxa variável garantida

no valor de R\$75.700 junto ao BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). A linha direta de crédito foi utilizada no financiamento de parte significativa da ampliação das instalações do Centro de Manutenção de Aeronaves no Aeroporto Internacional de Confins em Minas Gerais, para a aquisição de equipamentos e materiais nacionais. O empréstimo BNDES tem um prazo de cinco anos com juros calculados com base na TJLP acrescida de 2,65% a.a. e tem garantia de contas a receber das administradoras de agências de viagem no valor de R\$16.000. O principal é amortizado em pagamentos mensais de R\$1.190 no período de 12 meses.

Em junho de 2006, a GOL firmou contrato de empréstimo com taxa variável garantida junto ao International Finance Corporation (IFC) no valor de R\$108.000 (US\$ 50.000). O financiamento está sendo utilizado para aquisição de peças de reposição e para capital de giro. O financiamento tem prazo de seis anos com juros calculados com base na LIBOR acrescida de 1,875% a.a. e tem garantia de penhor de peças e equipamentos equivalente a 1,3 vezes o saldo em aberto. O principal é amortizado em pagamentos semestrais de R\$9.738 (US\$4.167) no período de 6 meses.

Em março de 2007, a Companhia, por meio de sua controlada Gol Finance, emitiu bônus sênior no valor de R\$463.545 (US\$ 225.000) garantido pela Companhia e GOL. Os bônus sênior têm vencimento em 2017, com juros de 7,50% a.a. Os recursos captados estão sendo utilizados para financiar os pré-pagamentos para aquisição de aeronaves em complemento aos recursos próprios e aos financiamentos bancários obtidos com garantia do U.S. Exim Bank. Em 31 de dezembro de 2008, o valor justo, refletindo o reajuste freqüente das cotações de mercado desse instrumento, é de R\$242.318 (US\$103.688).

Em julho de 2007, a GOL firmou contrato de empréstimo com taxa variável garantida no valor de R\$14.000 (US\$ 7.613) junto ao BDMG (Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais), que está sendo utilizado para o financiamento parcial dos investimentos e das despesas operacionais do Centro de Manutenção de Aeronaves no Aeroporto Internacional de Confins em Minas Gerais. O empréstimo tem um prazo de cinco anos com juros calculados com base no IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) acrescido de 6% a.a. O empréstimo é amortizado em pagamentos mensais de R\$233 no período de 18 meses.

Em outubro de 2007, a GOL contratou um financiamento no valor de R\$560.418 (US\$310.000) para aquisição de 21 aeronaves Boeing 737-800 Next Generation com entrega prevista para ocorrer em 2008 e 2009. O financiamento tem um prazo médio de 1,6 anos com juros LIBOR acrescida de 0,5% a.a. e é garantido pelo direito de compra das 21 aeronaves e pela GOL.

A Companhia adquiriu títulos de sua própria emissão no mercado, correspondente ao valor de face de R\$35.055 a 7,5% das notas sênior com vencimento em abril de 2017 e R\$49.077 a 8,75% dos bônus perpétuos sem vencimento definido que foram registrados como amortização do principal. Em 31 de dezembro de 2008, o valor contábil foi de R\$481.630 e R\$414.468, respectivamente. A recompra de títulos de dívida no mercado gerou um ganho líquido de R\$3.832.

A tabela abaixo demonstra os principais pagamentos de dívida de longo prazo da Companhia em 31 de dezembro de cada ano, excluindo-se os arrendamentos financeiros:

	2010	2011	2012	2013	Após 2013	Total
Moeda nacional:						
Empréstimo BDMG	3.096	3.096	3.096	3.096	209	12.593
Empréstimo BNDES	14.653	14.653	7.327	-	-	36.633
	17.749	17.749	10.423	3.096	209	49.226
Moeda estrangeira:						
Empréstimo IFC	19.475	19.475	19.475	19.475	-	77.900
Bônus sênior	-	-	-	-	481.630	481.630
	19.475	19.475	19.475	19.475	481.630	559.530
Bônus perpétuos					414.468	414.468
Total	37.224	37.224	29.898	22.571	896.307	1.023.224

Os contratos com o IFC e com o BNDES prevêem obrigações e restrições, incluindo exigências de manutenção de índices de liquidez e de cobertura das despesas financeiras definidos.

Em relação ao BNDES, de acordo com o consentimento obtido, a Companhia pode apresentar carta de fiança bancária nos prazos e condições com o propósito de prevenir uma não conformidade com os índices determinados. Em 6 de março de 2008, a Companhia apresentou ao BNDES uma carta de fiança bancária com vencimento em 4 de março de 2009, em garantia ao cumprimento de todas as obrigações contratuais assumidas. Subseqüente a 30 de setembro de 2008, a Companhia assinou aditivo contratual, formalizando a apresentação de carta de fiança bancária, estabelecidos enquanto permanecesse em desacordo com os índices determinados para prevenir uma violação nas condições estipulas, durante o período em que os índices financeiros não tenham sido atingidos. Em 31 de dezembro de 2008, a companhia estava em cumprimento com os termos e condições definidos pelo contrato de financiamento do BNDES totalizando R\$50.814, mesmo que alguns dos índices de cobertura estabelecidos não haviam sido atingidos.

Em relação ao IFC, em 20 de maio de 2008, a Companhia e o IFC (International Finance Corporation) assinaram um aditivo contratual modificando as condições inicialmente estabelecidas com relação aos índices financeiros. Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia encontrava-se aderente aos novos índices pactuados com o IFC.

20. Mensurações a Valor Justo

Os valores de mercado são estimados para a maioria dos instrumentos financeiros da Companhia utilizando uma variedade de métodos de valorização, tais como fluxo de caixa futuro descontado. Entretanto, os métodos e as premissas utilizados para fornecer a informação a seguir indicadas são de natureza teórica. Eles carregam as limitações inerentes como:

- Os valores de mercado não podem considerar os efeitos de flutuações subseqüentes na taxa de juros ou de câmbio,
- Os montantes estimados em 31 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2007 não são indicativos de ganhos e/ou perdas decorrentes de vencimentos ou eventos de cancelamento do instrumento financeiro.

A aplicação de métodos alternativos e premissas podem, portanto, ter um impacto significativo nos valores de mercado estimados. Os métodos utilizados são os seguintes:

- Caixa, contas a receber, outros recebíveis, depósitos bancários de curto prazo, contas a pagar e outros pagamentos. As companhias acreditam que, devido à natureza de curto prazo, o valor líquido apresentado pode ser considerado uma estimativa razoável do valor de mercado.
- Títulos negociáveis em mercado, investimentos e outros valores mobiliários. O valor de mercado de títulos é determinado baseado principalmente no preço de mercado ou preços disponíveis de um título semelhante. Quando não existe uma comparabilidade, a Companhia se utiliza do valor de custo, o qual é considerado uma estimativa razoável do valor de mercado para este caso.
- Empréstimos, outras dívidas financeiras e empréstimos: Empréstimos com taxa flutuante e dívidas financeiras são registrados a valor líquido. O valor de mercado de empréstimos de taxa fixa e dívidas financeiras são determinados baseados nos fluxos de caixa futuros descontados pela taxa de juros de mercado de um instrumento com características semelhantes.

Os títulos disponíveis para venda da Companhia consistem em títulos públicos, certificados de depósitos interbancários (CDB's), *time-deposits* e fundos de investimento. Os dados utilizados para determinar o valor justo dos títulos públicos foram obtidos em cotações públicas de mercado. Os dados utilizados para determinar o valor justo dos CDB's e dos *time-deposits* foram originados de informações cotadas em mercados comuns.

Os contratos de derivativos de combustível e de taxa de juros consistem em contratos OTC (*over-the-counter*), que não são negociados em um mercado comum. Esses contratos incluem *swaps*, bem como outros tipos de contratos baseados em opções. Vide Nota 18 para maiores informações sobre os instrumentos financeiros derivativos e atividades de *hedge* da Companhia. O valor justo dos contratos de *swap* é determinado baseado em

dados que são imediatamente disponíveis em mercados comuns ou podem ser originados de informações disponíveis em cotações públicas de mercado. A Companhia determina o valor dos contratos baseados em opções utilizando um modelo de precificação de opções padrão baseado em fatores que podem tanto estar imediatamente disponíveis em mercados comuns ou que podem ser originados de informações disponíveis em cotações públicas de mercado, ou por cotações das contrapartes destes contratos. Nas situações que a Companhia obtém fatores por meio das cotações oriundas das contrapartes, é verificada a razoabilidade destas cotações através da comparação com outras cotações semelhantes de outra contraparte para cada data cuja demonstração financeira é preparada.

Os derivativos de taxa de câmbio da Companhia consistem de trocas de contratos de futuros e contratos baseados em opções. Os dados utilizados para determinar o valor justo destes contratos são obtidos em cotações públicas de mercado.

O valor justo do passivo do programa de milhagem Smiles (registrado como receita diferida no balanço patrimonial consolidado) foi determinado baseado em uma estimativa do preço que terceiros nos exigiriam a pagar para assumir a obrigação das milhas com expectativa de serem resgatadas por meio do programa de milhagem Smiles. A estimativa do preço foi determinada utilizando um valor médio ponderado dos bilhetes Smiles que serão resgatadas para viagem na VRG ou por uma companhia aérea participante. O valor médio ponderado dos bilhetes leva em conta diferentes classes de serviço e a transportadora proporcionando o prêmio em viagem.

Nós executamos o teste de deterioração de ativos para nossos ativos intangíveis por meio da comparação de seu valor justo com seu valor contábil. O valor justo é estimado baseado em recentes transações de mercado, quando disponíveis, ou por projeções de fluxos de caixa descontado futuros. Para informações adicionais sobre deterioração de ativos, vide Nota 8.

Ao avaliar nosso ágio para teste de deterioração de ativos, primeiramente, foi comparado o valor justo ao valor contábil. Nós estimamos o valor justo considerando (1) projeções de fluxos de caixa descontado futuros, se forem razoavelmente estimáveis, (2) múltiplos mercados e valores de transações recentes com companhias ligadas, (3) o valor potencial de sinergias e de outros benefícios, (4) nossa capitalização de mercado e (5) qualquer prêmio que um investidor iria pagar na participação do controle.

21. Compromissos

A tabela seguinte mostra um resumo dos principais compromissos de compra de aeronaves e outras obrigações em 31 de dezembro de cada ano:

(em R\$000)	Até um ano	De um a cinco anos	Acima de cinco anos	Total
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	170.530	665.394	6.743	842.667
Compromissos de compra de aeronaves	1.958.781	10.750.588	3.110.740	15.820.109
Total	2.129.311	11.415.982	3.117.483	16.662.776

A Companhia efetua pagamentos iniciais relativos às aquisições dessas aeronaves, utilizando recursos próprios provenientes da oferta primária de ações e de empréstimos contratados por meio de linhas de crédito de curto prazo e financiamento do fornecedor.

Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia possui um contrato de compra de aeronaves com a Boeing para aquisição de aeronaves Boeing 737-800 Next Generation sendo atualmente 94 pedidos firmes e 36 opções de compra. O valor aproximado dos pedidos firmes é de R\$15.820.109 (US\$ 6.8 bilhões) com base no preço de tabela das aeronaves (que exclui descontos contratuais com o fabricante), incluindo estimativas para aumentos contratuais dos preços e depósitos durante a fase de construção das aeronaves. Compromissos de compra de aeronaves podem ser financiamentos no longo prazo garantidos pelo U.S. Exim Bank (para aproximadamente 85% do custo total de aquisição).

A Companhia arrenda toda sua frota de aeronaves sob uma combinação de arrendamento operacional e financeiro. Em 31 de dezembro de 2008, a frota total era composta de 115 aeronaves, das quais 90 eram classificadas como arrendamento operacional e 25 sob a modalidade de arrendamento financeiro. Dezoito das aeronaves sob a modalidade de arrendamento financeiro possuem opções de compra. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2008, foram entregues onze aeronaves sob a modalidade de arrendamento financeiro e retornou cinco aeronaves 737-300 durante o trimestre findo em 31 de dezembro de 2008. Quinze aeronaves 737-300 estavam em processo de devolução.

a) Arrendamento financeiro

Pagamentos futuros de arrendamentos financeiros com prazos iniciais ou remanescentes além de um ano após 31 de dezembro de 2008 e 2007 eram como segue:

	2008	2007
Até um ano	222.222	92.672
De um a cinco anos	881.186	360.731
Acima de cinco anos	972.318	524.142
Total dos pagamentos mínimos futuros	2.075.726	977.545
Menos total de juros	(502.121)	(221.615)
Valor presente dos pagamentos mínimos de arrendamentos	1.573.605	755.930
Menos parcela de curto prazo	(157.948)	(67.411)
Parcela de longo prazo	1.415.657	688.519

A Companhia estende o vencimento do financiamento de algumas de suas aeronaves arrendadas para 15 anos por meio da utilização da estrutura SOAR (mecanismo de alongamento de amortização e pagamento de financiamento) que fornece uma série de saques calculada para serem encerradas com o pagamento integral no final do contrato de arrendamento. O valor programado do pagamento integral na data do encerramento do contrato de arrendamento é de R\$13.556 em 31 de dezembro de 2008 (R\$1.861 em 31 de dezembro de 2007).

b) Arrendamento operacional

A Companhia arrenda as aeronaves em operação, os terminais dos aeroportos, outras instalações aeroportuárias, escritórios e outros equipamentos com prazos de expiração de 2009 a 2018

Pagamentos mínimos de arrendamentos futuros sob arrendamentos operacionais não canceláveis são denominados em dólares norte-americanos. Os pagamentos de tais arrendamentos com períodos remanescentes ou iniciais excedentes a um ano em 31 de dezembro de 2008 e 2007 foram os seguintes:

	2008	2007
Até um ano	916.298	588.987
De um a cinco anos	3.080.918	1.754.423
Acima de cinco anos	678.204	920.584
Total dos pagamentos mínimos de arrendamento	4.675.420	3.263.994

c) Transações de Sale-leaseback

Durante o ano de 2008, a Companhia, através de sua controlada GAC Inc., realizou transações de sale-leaseback para 2 aeronaves Boeing 737-800 Next Generation (5 aeronaves Boeing 737-800 Next Generation em 2007) que resultaram em perdas no valor de R\$20.008 (R\$34.354 em 2007).

d) Outros compromissos

A Companhia não provisiona obrigações sobre a incidência de impostos sobre seu recebimento de aeronaves, que formam sua frota. A Companhia está discutindo judicialmente a não incidência de ICMS nas importações das aeronaves e motores sob modalidade de arrendamento sem opção de compra nas operações realizadas com arrendadores sediados em país estrangeiro. No entendimento da Administração da Companhia essas operações consubstanciam-se em mera locação, sendo expressa a obrigação contratual quanto à devolução do bem objeto do contrato, o qual jamais integrará o patrimônio da Companhia. Ausente a caracterização da circulação de mercadoria, não originando, portanto, o fato gerador ICMS. O valor estimado agregado das disputas judiciais em andamento, é de R\$201.760 31 em dezembro de 2008 ((R\$173.887 em 31 de dezembro de 2007) atualizados monetariamente e não incluindo encargos moratórios. A Administração, com base na avaliação do tema pelos seus assessores legais e amparada em ações da mesma natureza julgadas favoravelmente aos contribuintes pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) e Supremo Tribunal Federal (STF) no segundo trimestre de 2007, entende que as chances de perda são remotas.

Embora o resultado dessas ações e processos não possa ser previsto, na opinião da Administração amparada por consultas aos seus assessores jurídicos externos, o julgamento final dessas ações não terá um efeito adverso relevante sobre a posição financeira, os resultados operacionais e o fluxo de caixa da Companhia.

22. Transportes a Executar

Em 31 de dezembro de 2008, o saldo de transportes a executar de R\$ 572.573 (R\$ 472.860 em 31 de dezembro de 2007) é representado por 2.010.347 (2.211.591 em 31 de dezembro de 2007) cupons de bilhetes vendidos e ainda não utilizados com prazo médio de utilização de 80 dias.

23. Transição dos Princípios Contábeis Brasileiros Geralmente Aceitos para os IFRS

Para todos os períodos posteriores e inclusive para o exercício findo em 31 de dezembro de 2008, a Companhia preparou suas demonstrações financeiras de acordo com a legislação societária brasileira, o BR GAAP. Estas demonstrações financeiras consolidadas, para o exercício findo em 31 de dezembro de 2008, são as primeiras que a Companhia preparou de acordo com os padrões internacionais de contabilidade (IFRS) e foram preparadas em concordância com as políticas contábeis relevantes detalhadas na nota 2.

Da mesma forma, a Companhia preparou suas demonstrações financeiras consolidadas em concordância com as normas em IFRS aplicáveis para os períodos iniciados ou após 1 de janeiro de 2008 conforme descrito nas políticas contábeis. Na preparação destas demonstrações financeiras consolidadas, a Companhia adotou como data de transição para o IFRS, o balanço patrimonial de 1 de janeiro de 2007. Esta nota explicativa explica os principais ajustes efetuados pela Companhia no refazimento de seu balanço patrimonial em BR GAAP de 1 de janeiro de 2007 e suas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2007 anteriormente publicadas. Alguns saldos em BR GAAP para o balanço patrimonial consolidado de 1 de janeiro de 2007 foram reclassificados para que ficassem em conformidade com a classificação de 31 de dezembro de 2007.

A Companhia aplicou o IFRS 1 "Primeira Adoção do IFRS" ao preparar as demonstrações financeiras consolidadas que permite às empresas que estejam adotando o IFRS pela primeira vez certas isenções opcionais de aplicação retrospectiva completa contidas no IFRS. A Companhia adotou a isenção na contabilização de combinações de negócios que ocorreram antes de 1 de janeiro de 2007 e não remensurou as aquisições de negócios ocorridas antes da data de transição.

Os balanços patrimoniais a seguir de 1 de Janeiro de 2007 e 31 de dezembro de 2007 e, a demonstração de resultado consolidada do exercício findo em 31 de dezembro de 2007 apresenta os efeitos da adoção em 1 de Janeiro de 2007 e nas demonstrações financeiras consolidadas emitidas e 2007, preparadas de acordo com o BR GAAP.

Reconciliação entre BR GAAP e IFRS na data de transição - 1º de janeiro de 2007

Balanco Patrimonial Consolidado

	Notas	BR GAAP	Ajustes de IFRS	IFRS
Ativo não-circulante				
Imobilizado, líquido	(b)	795.430	264.889	1.060.319
Software	(f)	-	15.103	15.103
Outros ativos não-circulantes				
Investimentos	(f)	2.281	(2.281)	-
Depósitos	(c)	133.590	263.650	397.240
Imposto de renda diferido	(h)	23.466	73.451	96.917
Caixa restrito	(e)	-	174.161	174.161
Outros ativos não-circulantes	(f)	63.820	(13.136)	50.684
Total de outros ativos não-circulantes		223.157	495.845	719.002
Total de ativos não-circulantes		1.018.587	775.837	1.794.424
Ativo circulante				
Outros ativos circulantes		182.817	-	182.817
Despesas antecipadas		64.496	-	64.496
Impostos a compensar e a recuperar	(h)	73.451	(73.451)	-
Estoques		75.165	-	75.165
Contas a receber		659.306	-	659.306
Outros ativos financeiros	(e)	1.006.356	(174.365)	831.991
Caixa e equivalentes de caixa	(e)	699.990	6.691	706.681
Total de ativos circulantes		2.761.581	(241.125)	2.520.456
Total de ativos		3.780.168	534.712	4.314.880

	Notas	BR GAAP	Ajustes de IFRS	IFRS
Passivo e patrimônio líquido				
Patrimônio líquido		2.067.959	97.364	2.165.323
Passivo não-circulante				
Empréstimos de longo prazo	(b)	735.168	180.142	915.310
Créditos diferidos	(b)	-	48.214	48.214
Impostos diferidos	(h)	-	68.973	68.973
Provisões		5.715	-	5.715
Outros passivos circulantes		23.998	-	23.998
Total do passivo não-circulante		764.881	297.329	1.062.210
Passivo circulante				
Empréstimos de curto prazo	(b)	132.501	18.429	150.930
Fornecedores		124.110	-	124.110
Salários, encargos e benefícios		87.821	-	87.821
Tarifas aeroportuárias		39.217	-	39.217
Transportes a executar		335.268	-	335.268
Provisões	(b)	44.897	111.462	156.359
Impostos correntes a pagar	(h)	100.177	-	100.177
Créditos diferidos	(b)	-	10.128	10.128
Outros passivos circulantes		83.337	-	83.337
Total do passivo circulante		947.328	140.019	1.087.347
Total do passivo e patrimônio líquido		3.780.168	534.712	4.314.880

Sumário de impactos no Patrimônio Líquido

	Notas	IFRS
Patrimônio líquido - BR GAAP		
Patrimônio líquido		2.067.959
Ajustes de IFRS		
Depósitos de manutenção	(c)	263.650
Investimentos	(f)	(2.281)
Ativos diferidos	(f)	(13.136)
Sale-leaseback	(b)	(58.342)
Diferenças de classificação de arrendamentos financeiros	(b)	(109.068)
Diferenças na capitalização de ativo fixo	(b)	79.026
Impostos diferidos	(h)	(68.973)
Instrumentos financeiros derivativos	(e)	6.488
Patrimônio líquido - IFRS		2.165.323

Balço Patrimonial Consolidado

Ativo	Notas	BR GAAP	Ajustes de IFRS	IFRS
Ativo não-circulante				
Imobilizado, líquido	(b) / (d)	1.251.423	939.605	2.191.028
Software	(d) / (f)	-	1.197.441	1.197.441
Outros ativos não-circulantes				
Investimentos	(d)	884.847	(884.847)	-
Depósitos	(c)	169.081	279.726	448.807
Imposto de renda diferido	(h)	367.088	118.892	485.980
Caixa restrito	(e)	-	6.041	6.041
Outros ativos não-circulantes	(f) / (i)	24.462	63.232	87.694
Total de outros ativos não-circulantes		1.445.478	(416.956)	1.028.522
Total de ativos não-circulantes		2.696.901	1.720.090	4.416.991
Ativo circulante				
Outros ativos circulantes		144.484	-	144.484
Despesas antecipadas	(b)	143.756	(12.525)	131.231
Impostos a compensar e a recuperar	(h)	65.247	(19.678)	45.569
Depósitos	(c)	149.729	42.628	192.357
Estoques	(d)	215.777	(5.851)	209.926
Contas a receber		916.133	-	916.133
Outros ativos financeiros	(e)	516.637	303.706	820.343
Caixa e equivalentes de caixa	(e)	916.164	(343.043)	573.121
Total de ativos circulantes		3.067.927	(34.763)	3.033.164
Total de ativos		5.764.828	1.685.327	7.450.155

	Notas	BR GAAP	Ajustes de IFRS	IFRS
Passivo e patrimônio líquido				
Patrimônio líquido		2.410.992	80.625	2.491.617
Passivo não-circulante				
Empréstimos de longo prazo	(b)	1.066.102	648.614	1.714.716
Receita diferida Smiles	(a) / (d)	-	233.618	233.618
Impostos diferidos	(h)	-	339.348	339.348
Provisões	(i)	32.075	84.987	117.062
Outros passivos circulantes		63.135	-	63.135
Total do passivo não-circulante		1.161.312	1.306.567	2.467.879
Passivo circulante				
Empréstimos de curto prazo	(b)	824.132	67.411	891.543
Fornecedores		326.364	-	326.364
Salários, encargos e benefícios		163.437	-	163.437
Impostos correntes a pagar		68.013	-	68.013
Tarifas aeroportuárias		84.319	-	84.319
Transportes a executar		472.860	-	472.860
Provisões	(b)	44.150	131.826	175.976
Receita diferida Smiles	(a) / (d)	50.080	97.268	147.348
Outros passivos circulantes	(b)	159.169	1.630	160.799
Total do passivo circulante		2.192.524	298.135	2.490.659
Total do passivo e patrimônio líquido		5.764.828	1.685.327	7.450.155

Demonstração do Resultado Consolidado

	Notas	BR GAAP	Ajustes de IFRS	IFRS
Receita operacional				
Transporte de passageiros		4.566.691	-	4.566.691
Transporte de cargas e outros	(a) / (d)	400.571	(26.278)	374.293
Total da receita operacional		4.967.262	(26.278)	4.940.984
Custos e despesas operacionais				
Pessoal	(g)	(794.439)	(4.905)	(799.344)
Combustível de aviação		(1.898.840)	-	(1.898.840)
Arrendamento mercantil de aeronaves	(b)	(558.625)	32.840	(525.785)
Arrendamento Suplementar	(c)	(68.554)	68.554	-
Seguro de aeronaves		(44.646)	-	(44.646)
Vendas e publicidade		(367.866)	-	(367.866)
Tarifas aeroportuárias		(273.655)	-	(273.655)
Prestação de serviços		(348.732)	-	(348.732)
Material de manutenção e reparo	(b)	(318.917)	(20.364)	(339.281)
Depreciação	(b) / (f)	(90.253)	27.705	(62.548)
Outras despesas operacionais	(f)	(262.959)	(14.885)	(277.844)
Total de despesas operacionais		(5.027.486)	88.945	(4.938.541)
Resultado operacional		(60.224)	62.667	2.443
Custos financeiros e outras receitas (despesas)				
Custos financeiros				
Receita de juros (despesa)	(b)	(162.715)	(19.903)	(182.618)
Juros capitalizados	(b)	22.156	16.723	38.879
Total de custos financeiros		(140.559)	(3.180)	(143.739)
Variação cambial (perda)	(b)	61.037	104.193	165.230
Juros e rendimentos	(e)	288.282	5.051	293.333
Outras receitas (despesas), líquidas	(c) / (e)	(102.562)	(21.244)	(123.806)
Total de outras receitas		106.198	84.820	191.018
Resultados não-operacionais	(b)	(34.354)	34.354	-
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda		11.620	181.841	193.461
Despesa de imposto de renda (benefício)	(h)	256.907	(178.107)	78.800
Lucro (prejuízo) líquido do exercício de operações em continuidade atribuído a participação do controlador		268.527	3.734	272.261

Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado

A transição do BR GAAP para IFRS não teve um impacto significativo nas demonstrações de fluxo de caixa.

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido

	Notas	IFRS
Patrimônio líquido - BR GAAP		2.410.992
Ajustes de IFRS		
Efeitos da aquisição da VRG	(d)	(138.440)
Programa de milhagem	(a)	(26.278)
Depósitos de manutenção	(c)	322.354
Investimentos write-off	(f)	(1.551)
Ativos diferidos	(f)	(21.757)
Sale-leaseback de aeronaves	(b)	(819)
Diferenças de classificação de arrendamento financeiro	(b)	(42.969)
Diferenças de capitalização de ativo fixo	(b)	126.005
Impostos diferidos	(h)	(129.194)
Instrumentos financeiros derivativos	(e)	(6.726)
Patrimônio líquido - IFRS		<u>2.491.617</u>

a) Programa de milhagem

Estes ajustes estão relacionados ao aumento nas obrigações decorrentes do passivo de milhas valorizadas como custo incremental em BR GAAP e estimadas a valor justo em IFRS. Conforme BR GAAP, as obrigações relacionadas às milhas emitidas pelo programa de milhagem, (acumuladas e não resgatadas) foram reconhecidas em uma provisão usando o saldo de bilhetes a serem concedidos e no custo incremental de transporte de passageiros que consiste em um custo adicional por passageiro transportado. A receita advinda de milhas vendidas a empresas parceiras do programa de milhagem Smiles foi registrada como outras receitas no momento em que a venda é realizada.

b) Imobilizado

Estes ajustes foram realizados para registrar as aeronaves classificadas sob a modalidade de arrendamento financeiro, os custos de manutenção pesada, os depósitos de reserva de manutenção de aeronaves e os custos de empréstimos diretamente relacionados aos bens de ativo fixo. Conforme BR GAAP, todas as aeronaves arrendadas são registradas sob a modalidade de arrendamento operacional. Adicionalmente, os custos de manutenção pesada e os pagamentos feitos para empresas arrendadoras de reserva de manutenção são despesadas quando incorridas. Finalmente, os custos de empréstimos em BR GAAP são capitalizadas por montantes diferentes.

Os ajustes realizados para reconhecer as aeronaves classificadas sob a modalidade de arrendamento incluem o reconhecimento das despesas de depreciação e os custos financeiros relacionados. Adicionalmente, em IFRS, a Companhia registrou obrigações decorrentes de condições contratuais de devolução de aeronaves classificadas sob a modalidade de arrendamento operacional, as quais são despesadas em BR GAAP no momento do pagamento.

c) Depósitos para manutenção de aeronaves

De acordo com o BR GAAP, todos os depósitos de manutenção de aeronaves e motores são classificados como arrendamento suplementar e são despesados no resultados no período em que a manutenção ocorre.

De acordo com o IFRS, os depósitos para manutenção de aeronaves e motores são reconhecidos como depósitos no balanço e como despesas no resultado quando a manutenção principal é executada. O valor dos depósitos a serem utilizados nos próximos 12 meses é classificado no ativo circulante. Não houve deterioração do valor dos depósitos.

d) Combinação de negócios

De acordo com o BR GAAP, o ágio foi calculado pela diferença entre o valor de aquisição e o patrimônio líquido da entidade adquirida. Nenhuma separação na alocação do valor de compra dos ativos adquiridos e passivos assumidos foi realizada. O ágio baseado na lucratividade futura deve ser amortizado em um período de até 10 anos. Os custos de transação não foram contabilizados como parte do custo de aquisição. O total do custo de aquisição da VRG foi classificado como investimentos no balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2007.

Estes ajustes referem-se à alocação do preço de compra da VRG (vide Nota 3), incluindo o reconhecimento distinto dos ativos intangíveis, conforme requerido pelo IFRS. O investimento na VRG em BR GAAP foi eliminado pela alocação do custo de aquisição em IFRS relativo ao valor justo dos ativos líquidos adquiridos.

e) Instrumentos financeiros

Estes ajustes foram realizados para registrar os ativos financeiros de instrumentos derivativos e títulos disponíveis para venda a valor justo, conforme requerido pelo IFRS. De acordo com o BR GAAP, os instrumentos financeiros, são medidos pelo custo mais receitas auferidas até a data das demonstrações, de acordo com as taxas combinadas com as instituições financeiras, sem exceder o valor de mercado. Instrumentos financeiros incluindo investimentos da Companhia em papéis de alto grau de liquidez emitidos por instituições financeiras são classificados diferentemente entre IFRS e BR GAAP. O caixa restrito está apresentado em linha separada em IFRS.

f) Gastos diferidos

De acordo com o BR GAAP, os custos pré-operacionais são capitalizados e amortizados. De acordo com o IFRS, os custos pré-operacionais que não compõem a definição de um ativo intangível devem ser registrados como despesas. Adicionalmente, os montantes capitalizados relacionados aos custos de desenvolvimento de softwares para uso interno da Companhia foram reclassificados para IFRS, do Imobilizado para Outros ativos não-circulantes.

g) Pagamentos baseados em ações

A Companhia registrou ajustes para reconhecer a despesa de concessão de instrumentos de capital com base na mensuração a valor justo na data da outorga dos planos de opções de compra de ações, conforme requerido pelo IFRS. Conforme permitido em BR GAAP, a Companhia não reconheceu nenhuma despesa de pagamento baseado em ações.

h) Imposto de renda e contribuição social

As mudanças nos impostos diferidos ativos e passivos da Companhia, resultantes dos efeitos fiscais decorrentes dos ajustes de práticas contábeis realizados em IFRS, diferem dos montantes reconhecidos pelas legislações fiscais estatutárias (vide Nota 5).

i) Provisões

A Companhia registrou provisões para perdas que são cobertas por seguros em contrapartida de um contas a receber com empresas securitárias de acordo com o IFRS. De acordo com o BR GAAP, estes montantes foram apresentados em base líquida no balance patrimonial.

Termos financeiros

Ação ordinária: ações que conferem ao acionista direito de voto na empresa, por ocasião da realização das assembleias de acionistas.

ADS: *American Depositary Shares* são recibos de ações negociados no exterior.

CVM: Comissão de Valores Mobiliários; é o órgão regulador que disciplina e normatiza o funcionamento do mercado de valores mobiliários.

Dividendo: valor pago, quase sempre em dinheiro, aos acionistas de uma empresa, quando repartem parte dos seus lucros.

Fluxo de caixa: movimentação do caixa de uma empresa resultante de pagamento ou recebimento de dinheiro.

Governança Corporativa: termo que denomina um sistema que garante o tratamento igualitário entre os acionistas, além de transparência e responsabilidade na divulgação dos resultados da empresa. Por meio da prática da governança corporativa, os acionistas podem efetivamente monitorar a direção executiva de uma empresa.

IFRS (*International Financial Reporting Standard*): normas internacionais de contabilidade adotadas pelos países da União Européia a partir de 31 de dezembro de 2005 e obrigatórias para as empresas brasileiras a partir do exercício de 2010.

Líquidez: disponibilidade de uma instituição para honrar suas obrigações financeiras sem demora.

Lucro Líquido: valor da Receita de Vendas Líquida, menos o Custo do Produto Vendido, menos todas as despesas operacionais, menos o Imposto de Renda do exercício.

Lucro Operacional: valor da Receita de Vendas Líquida, menos todas as despesas, exceto Imposto de Renda e outros itens não relacionados ao negócio principal da empresa.

Margem Operacional: Lucro Operacional, dividido pela Receita de Vendas Líquida.

Nível 2: uma classificação da Bovespa para a governança corporativa em companhias abertas. A classificação Nível 2 são práticas de governança, nas quais as companhias se comprometem a aceitar as obrigações con-

tidas no Nível 1, mais um conjunto maior de práticas de governança e de direitos adicionais para os acionistas minoritários.

Receita Líquida: Receita Operacional Total, depois de impostos e deduções.

Responsabilidade Social: forma de conduzir os negócios da empresa de tal maneira que a torna parceira e corresponsável pelo desenvolvimento sustentável. A empresa socialmente responsável é aquela que possui a capacidade de ouvir os interesses das diferentes partes (acionistas, funcionários, prestadores de serviço, fornecedores, consumidores, comunidade, governo e meio-ambiente) e conseguir incorporá-los ao planejamento de suas atividades.

SEC: *Securities and Exchange Commission* – órgão regulador que define as regras do mercado de capitais norte-americano.

Termos do setor aéreo

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK): multiplicação do número de assentos disponíveis pela distância do voo.

ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil.

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

Distância média de voos ou etapa média: representa a distância média, em quilômetros, voadas por aeronave.

Passageiros-quilômetro transportados (RPK): é o número de quilômetros voados por passageiro pagante.

Receita de passageiros por assento-quilômetro oferecido: receita por passageiro dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.

Taxa de ocupação: percentual da capacidade da aeronave que é utilizada (calculada pela divisão do RPK/ASK).

Taxa de ocupação, *break-even*: taxa de ocupação de passageiros que resultará na receita por passageiro equivalente a despesas operacionais.

Yield por passageiro por quilômetro: média que um passageiro paga por um quilômetro voado.

INFORMAÇÕES CORPORATIVAS



Conselho de Administração

Presidente

Constantino de Oliveira

Conselheiros

Constantino de Oliveira Júnior

Henrique Constantino

Joaquim Constantino Neto

Ricardo Constantino

Álvaro de Souza

Antonio Kandir

Luiz Kaufmann

Richard F. Lark, Jr.

Diretoria Executiva

Diretor-presidente

Constantino de Oliveira Júnior

Diretor Vice-presidente Técnico

Fernando Rockert de Magalhães

Diretor Vice-presidente Financeiro e de Relações com Investidores

Leonardo Porciúncula Gomes Pereira

Diretor Vice-presidente de Marketing e Serviços

Tarcísio Geraldo Gargioni

Diretor Vice-presidente de Planejamento e Gestão

Wilson Maciel Ramos

Comitê de Auditoria

Álvaro de Souza

Antonio Kandir

Luiz Kaufmann (perito financeiro)

Comitê de Governança Corporativa e Indicação

Betania Tanure de Barros

Charles Barnsley Holland

Paulo César Aragão

Comitê de Política Financeira

Henrique Constantino

Leonardo Porciúncula Gomes Pereira

Richard F. Lark, Jr.

Comitê de Políticas de Risco

Barry Siler

Henrique Constantino

Richard F. Lark, Jr.

Comitê de Políticas de Gestão de Pessoas

Henrique Constantino

Marco Antonio Piller

Marcos Roberto Morales

Ações negociadas na Bovespa

Custodiante

Banco Itaú S.A.

Departamento de acionistas

Av. Engº. Armando de Arruda Pereira,

707 – 9º andar - 04344-902 – São Paulo-SP

Obs.: O atendimento aos acionistas é

realizado pela rede de agências do Banco.

Ações negociadas na NYSE

Firma Especialista

Fleet Specialist, Inc.

Anna G. Sakalis

Director, Latin America

14 Wall Street, 21st floor

New York, NY 10005-1901 EUA

Tel.: 1-212-589-0106

Fax: 1-212-589-0452

e-mail: anna.sakalis@fleetspecialist.com

www.fleet-specialist.com

Banco Depositário do Programa de ADSs

The Bank of New York

Relações com Acionistas

PO BOX 11258 – Church Street Station

New York, NY 10286-1258 EUA

Tel. (toll free): 1-888-BNY-ADRS (269-2377)

Tel. (internacional): 1-610-312-5315

e-mail: shareowner-svcs@bankofny.com

www.adrbny.com

**Auditores Independentes**

Ernst & Young Auditores Independentes
Av. Presidente Juscelino Kubitschek, 1.830 Torre II – 6º andar
04543-900 – São Paulo-SP
Tel.: (55 11) 3523-5200

Relações com Investidores

Diretor Vice-Presidente Financeiro e de
Relações com Investidores:
Leonardo Porciúncula Gomes Pereira
Gerente Geral de Relações com Investidores:
Rodrigo de Macedo Alves
Praça Comandante Lineu Gomes, s/n - Portaria 3
CEP: 04626-020
São Paulo-SP – Brasil
Tel.: (55 11) 2128-4946
E-mail: ri@golnaweb.com.br

Créditos**Coordenação Geral**

Departamentos de Relações com Investidores, Marketing,
Responsabilidade Socioambiental e Assessoria de Comuni-
cação Corporativa

Gerente Geral de Relações com Investidores

Rodrigo de Macedo Alves

Diretoria de Marketing

Murilo Barbosa

Assessoria de Responsabilidade Socioambiental

Maria Nazaré de Souza

Assessoria de Comunicação Corporativa

Fabio Lobo Costa

Redação e Edição

MZ Comunicação Corporativa Integrada

Projeto Gráfico e Editoração

MZ Design

Fotos

Acervo GOL e Shutterstock

Publicações e Informações

Todos os fatos relevantes da GOL Linhas Aéreas Inteligentes e de suas subsidiárias são divulgados de maneira simultânea às autoridades e órgãos reguladores do Brasil e dos Estados Unidos, e também ao mercado.

As demonstrações financeiras trimestrais e anuais seguem os padrões contábeis definidos pela Legislação Societária Brasileira, e também os padrões contábeis europeus (IFRS), que serão adotados por todas as empresas brasileiras a partir de 2010. Adicionalmente, conforme requerido pela Lei, as demonstrações financeiras completas são publicadas anualmente nos jornais Valor Econômico e Diário Oficial do Estado de São Paulo.

Demonstrações Financeiras trimestrais e anuais, informações corporativas, *press releases*, apresentações, fatos relevantes e avisos aos acionistas estão disponíveis em nossa área de Relações com Investidores e no website de RI (www.voegol.com.br/ri). Outras informações sobre a empresa também podem ser obtidas nos sites da Bolsa de Valores de São Paulo (www.bovespa.com.br), Bolsa de Valores de Nova York (www.nyse.com), Comissão de Valores Mobiliários (www.cvm.gov.br) e *Securities and Exchange Commission* (www.sec.gov).

Este relatório 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 em relação ao futuro do negócio e seu contínuo acesso a capitais para financiar o plano de negócios da Companhia. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de mudanças nas condições de mercado, regras governamentais, pressões da concorrência, do desempenho do setor e da economia brasileira, entre outros fatores, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.



www.voegol.com.br/ri