GOL Registra Lucro Operacional de R$261,9 milhões no 4T10

Aumento de 120% em comparação ao mesmo período do ano anterior, com margem operacional recorde dos últimos 4 anos de 14%

São Paulo, 22 de fevereiro de 2010 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P/Fitch: BB-/BB-, Moody`s: Ba3), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do quarto trimestre de 2010 (4T10). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas nas IFRS e em Reais (R$), e as comparações referem-se ao quarto trimestre de 2009 (4T09) e terceiro trimestre de 2010 (3T10).

Destaques

- **A GOL registrou receita líquida de R$1.869,8 milhões**, 15,6% acima dos R$1.617,6 milhões do 4T09 e 4,5% maior que os R$1.788,9 milhões registrados no 3T10. Esse aumento é em virtude da forte demanda no setor, que permitiu a Companhia fortalecer o *yield* (crescimento de 12,9%), mantendo sua taxa de ocupação acima dos 70% (em 71,1% no 4T10).

- **O Lucro Operacional (EBIT) totalizou R$261,9 milhões, com margem de 14,0%**, resultando na **maior margem operacional dos últimos 16 trimestres,** com um avanço de 6,6 p.p. na comparação ano-a-ano, e de 3,5 p.p. em relação ao 3T10. Este resultado reflete os esforços combinados da GOL em: (i) alta utilização de suas aeronaves (aprox. 13 horas no 4T10 *versus* aprox. 12 horas no 4T09); (ii) fortalecimento dos *yields* pelo gerenciamento dinâmico das tarifas; e (iii) foco no aumento do *spread RASK-CASK* por meio da diluição dos custos operacionais.

- **O EBITDAR do 4T10 atingiu R$475,0 milhões (margem de 25,4%)**, sendo 63,8% ou 7,4 p.p. acima dos R$290,1 milhões do 4T09 (margem de 17,9%), e 24,7% ou 4,1 p.p. acima dos R$380,9 milhões registrados no 3T10 (margem de 21,3%).

Contatos RI

Leonardo Pereira
Rodrigo Alves
Raquel Kim
Mario Liao
Relações com Investidores
ri@golnaweb.com.br
www.voegol.com.br/ri
+55 (11) 2128-4700

Teleconferências

Quarta-Feira
23 de fevereiro de 2011
Português
12h30 (Brasil)
10h30 (US ET)
Tel: +55 (11) 3127-4971
Código: GOL
Replay: +55 (11) 3127-4999
Código do Replay: 97049674
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri
Inglês
11h00 (Brasil)
09h00 (US ET)
Tel.:+1 (412) 317-6776
(demais países) ou
+1 (877) 317-6776 (EUA)
Código: GOL
Replay: + 1 (412) 317-0088
(demais países) ou
+1 (877) 344-7529 (EUA)
Código do Replay: 447694#
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ir

Destaques (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Receita Líquida	**1.869,8**	1.617,6	15,6%	1.788,9	4,5%
Custos e Despesas Operacionais	**(1.607,9)**	(1.498,5)	7,3%	(1.601,7)	0,4%
Lucro Operacional (EBIT)	**261,9**	119,2	119,8%	187,2	39,9%
Margem Operacional (EBIT)	***14,0%***	*7,4%*	*+6,6 pp*	*10,5%*	*+3,5 pp*
EBITDAR	**475,0**	290,1	63,8%	380,9	24,7%
Margem EBITDAR	***25,4%***	*17,9%*	*+7,4 pp*	*21,3%*	*+4,1 pp*
Lucro Líquido	**132,2**	397,8	-66,8%	110,0	20,2%
Caixa / Receita Líquida (UDM)	**28,3%**	23,9%	*+4,4 pp*	26,3%	*+2,1 pp*
Dívida Bruta Ajustada / EBITDAR (UDM)	**5,0 x**	6,4 x	-22,0%	5,6 x	-10,9%
Dívida Líq. Ajustada / EBITDAR (UDM)	**3,7 x**	5,2 x	-28,9%	4,3 x	-13,8%

- **A GOL encerrou o trimestre com o índice de alavancagem (dívida bruta ajustada / EBITDAR) de 5,0x** ante 6,4x no 4T09 e 5,6x no 3T10. **A dívida líquida ajustada / EBITDAR encerrou em 3,7x** *versus* 5,2x no 4T09 e 4,3x no 3T10, em linha com seu objetivo de nível de alavancagem para o final de 2010, e está no grupo de empresas aéreas a reduzir sua alavancagem e gerar caixa. A empresa ainda pretende reduzir seu nível de alavancagem para abaixo de 4,5x, e seu índice de dívida líquida ajustada / EBITDAR para abaixo de 3,5x nos próximos 18 meses.

- O total em disponibilidades (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em R$1.978,5 milhões, um aumento de 11,9% em comparação ao 3T10, e de 37,2% em comparação ao 4T09. Nesse contexto, **a GOL apresentou um saldo em caixa de 28,3% da receita líquida dos últimos 12 meses, em linha com o objetivo de manter seu saldo de caixa de pelo menos 25% de sua receita líquida.**

- Em janeiro de 2011, a GOL firmou **novo acordo de *code-share* com a Qatar Airways**, empresa aérea nacional do Estado do Catar, que opera do Brasil com voos diretos entre Doha (capital do Catar) e São Paulo, com a possibilidade de acumular milhas em todos os voos operados pelas duas empresas. Com isso, a "*GOL Alliance*" passou a contar com seis grandes *players* do mercado internacional: American Airlines, AirFrance/KLM, Delta Air Lines, Iberia, AeroMexico e Qatar.

- Em 2010, a GOL também fechou **novos acordos comerciais (*interline*)** com as companhias aéreas regionais **NOAR Linhas Aéreas** e **Passaredo Linhas Aéreas**. Em meio de suas parcerias, a GOL também foi a empresa brasileira a adicionar a maior quantidade de novos destinos regionais (Bauru, Montes Claros, Caruaru, Mossoró, Marília, Ribeirão Preto, São José de Rio Preto, Barreiras, Vitória da Conquista no Estado da Bahia, além do município de Ji-Paraná em Rondônia); e destinos internacionais (Saint Marteen, Punta Cana, Bridgetown em Barbados, *Aeroparque* Jorge Newbery em Buenos Aires).

- A **GOLLOG** foi um dos destaques em 2010. Em janeiro deste ano, **a marca completou 10 anos de operações regulares com quase 100 unidades e uma cobertura de mais de dois mil municípios**. A unidade também inaugurou em setembro de 2010, **um novo terminal na área aeroportuária de Congonhas**, o mais importante aeroporto doméstico do Brasil, localizado em São Paulo. A receita de cargas contribui cada vez mais às receitas auxiliares e apresentou um crescimento em sua receita de 50% quando comparado com o 4T09. Já a contribuição de cargas na receita líquida passou a representar aproximadamente 4,0% no trimestre, ante aproximadamente 3,0% no 4T09. Para o final de 2011, o objetivo é de chegar a 144 unidades e de atender até três mil cidades.

- Desde o seu lançamento em junho de 2009, com alto índice de aprovação dos clientes, a **Venda a Bordo (*Buy on Board*)**, serviço de bordo adicional que complementa o padrão oferecido nos voos GOL, foi expandido de 42 voos para 84 voos em dezembro de 2010. Com o sucesso do serviço, a GOL planeja ampliá-lo ainda mais, chegando a aproximadamente 50% do total voos diários até o final do ano de 2011.

- A GOL completou seu plano de renovação de frota no primeiro semestre de 2010 e passou a contar com aeronaves operacionais exclusivamente formadas por Boeing 737-700NG e 737-800NG. **Com a frota padronizada, a Companhia não apenas oferece maior qualidade ao cliente, como melhor desempenho financeiro por reduzir custos de manutenção, treinamento de tripulantes e consumo de combustíveis**. Em 2010, a Companhia devolveu aos lessores 100% de suas aeronaves B737-300, e para diluição dos custos fixos de arrendamento. No final de 2010, a Companhia tinha 100 pedidos firmes, 10 direitos de compra e mais 40 opções, para compra de aeronaves da família Boeing 737 NG a serem entregues entre 2011 e 2016, de um pedido total de 177 aeronaves com a Boeing.

Durante o ano, a GOL recebeu os seguintes **prêmios**:

- *Prêmio da Revista Capital Aberto* de **"Melhor Companhia para os Acionistas 2010, categoria valor de mercado entre R$5 a R$15 Bilhões"**;
- *As Melhores da Dinheiro 2010* de **"Melhor Empresa no Setor de Serviços de Transporte"** da Revista Istoé Dinheiro;
- *IR Magazine Awards Brazil 2010* na categoria **"Maior Evolução em Relações com Investidores"** dentre as empresas de maior valor de mercado do país;
- "***Best Managed LATAM 2010***", na categoria Companhias Aéreas pela Revista Euromoney;
- "***Deal of the Year 2009***" pela revista *Air Finance Magazine*, publicada pela *Institutional Investor*, pela operação linha crédito para pré-pagamento de aeronaves (PDP Facility) no valor de US$150 milhões anunciada em dezembro de 2009;
- "**Melhores Práticas de Governança Corporativa**" e "**Melhor Website de Relações com Investidores**", pela 12ª edição do *IR Global Rankings* 2010 (IRGR);
- **Institutional Investor América Latina - Melhor CEO, CFO e IRO** - de acordo com a opinião dos analistas de corretoras e investidores institucionais;
- "**Prêmio Nacional de Telesserviços 2010**" pela Associação Brasileira de Telesserviços nas categorias: "GOL a favor do cliente" e "Canais de Comunicação com o Cliente/Consumidor com o case Home Based: A Sala VIP do Cliente GOL"; e
- **"Empresas que mais Respeitam o Consumidor na Categoria Companhias Aéreas - 2010"** pela Revista Consumidor Moderno.

Comentário da Administração

Nessa trajetória de 10 anos, completados em 15 de janeiro de 2011, a GOL superou a marca de mais de 160 milhões de passageiros transportados e ofereceu novos serviços e parcerias, fortalecendo seu relacionamento com seu cliente, e ganhando a satisfação do cliente e a escolha de voar GOL.

Os resultados operacionais e financeiros atingidos em 2010 já colocam a empresa entre as mais rentáveis do mundo e os gestores da Companhia acreditam na continuidade dessa tendência em 2011.

As melhorias operacionais da GOL para os próximos anos serão conquistadas pela seu modelo operacional de baixos custos e baixas tarifas com objetivo de prover uma operação cada vez mais robusta, focada no mercado doméstico brasileiro, em mais um ano de sua consistente história de crescimento.

Os resultados de 2010 e dos próximos anos somente foram e serão alcançados pela dedicação Time de Águias da GOL, nossos mais de 18 mil funcionários, a quem gostaria de aproveitar a oportunidade para agradecer.

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

Desempenho Operacional

Sistema Total	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
ASK - GOL (bilhões)	**11,7**	10,6	10,4%	11,6	0,9%
ASK - Indústria (bilhões)	**35,4**	30,5	16,1%	34,2	3,5%
RPK - GOL (bilhões)	**8,3**	7,8	6,4%	8,3	0,0%
RPK - Indústria (bilhões)	**25,7**	22,2	15,8%	25,2	2,0%
Ocupação - GOL (%)	**71,1%**	73,4%	-2,3 pp	71,3%	-0,2 pp
Ocupação - Indústria (%)	**72,6%**	72,8%	-0,2 pp	73,7%	-1,1 pp
Mercado Doméstico	**4T10**	**4T09**	**Var.%**	**3T10**	**Var.%**
ASK - GOL (bilhões)	**10,5**	9,4	11,5%	10,1	4,0%
ASK - Indústria (bilhões)	**27,3**	23,0	19,1%	25,8	6,1%
RPK - GOL (bilhões)	**7,4**	7,0	6,9%	7,2	4,0%
RPK - Indústria (bilhões)	**19,4**	16,6	16,9%	18,4	5,4%
Ocupação - GOL (%)	**71,1%**	74,2%	-3,1 pp	71,1%	-0,0 pp
Ocupação - Indústria (%)	**71,1%**	72,4%	-1,3 pp	71,6%	-0,5 pp
Mercado Internacional	**4T10**	**4T09**	**Var.%**	**3T10**	**Var.%**
ASK - GOL (bilhões)	**1,2**	1,2	2,6%	1,5	-19,4%
ASK - Indústria (bilhões)	**8,1**	7,5	7,8%	8,4	-4,2%
RPK - GOL (bilhões)	**0,9**	0,8	8,4%	1,1	-21,3%
RPK - Indústria (bilhões)	**6,3**	5,6	13,9%	6,8	-7,4%
Ocupação - GOL (%)	**70,6%**	66,8%	+3,7pp	72,2%	-1,7 pp
Ocupação - Indústria (%)	**78,6%**	74,4%	+4,2 pp	81,3%	-2,7 pp

Dados Operacionais GOL	2010	2009	Var.% (YoY)
Sistema Total			
ASK (bilhões)	45,6	40,4	12,9%
RPK (bilhões)	30,6	25,7	19,2%
Taxa de Ocupação (%)	**67,1%**	**63,6%**	**+3,5 p.p**
Mercado Doméstico			
ASK (bilhões)	40,8	36,2	12,6%
RPK (bilhões)	27,8	23,7	17,0%
Taxa de Ocupação (%)	**68,0%**	**65,5%**	**+2,6 p.p**
Mercado Internacional			
ASK (bilhões)	4,8	4,1	16,1%
RPK (bilhões)	2,9	2,0	46,2%
Taxa de Ocupação (%)	**59,6%**	**47,3%**	**+12,3 p.p**

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac): Ajustados com a Nova Metodologia utilizada desde Out/2010.

Dados Comparativos Avançados – ANAC

A partir do mês de outubro de 2010, as informações de tráfego publicadas mensalmente pela ANAC sofreram mudanças na metodologia de cálculo (*ofício circular nº11/2010/GEAC/SRE/ANAC*). De acordo com a ANAC, a mudança busca padronização com os conceitos utilizados pela OACI (Organização Internacional de Aviação Civil). Tal mudança se faz necessário devido o Brasil integrar o programa estatístico da OACI, e fornecer diversos dados sobre o setor que integram esta base de dados. As mudanças de metodologia referem-se ao cálculo de oferta dos voos (ASK), e a classificação dos trechos domésticos em voos internacionais, agora considerados como pertencentes ao mercado doméstico.

Demanda

Neste trimestre, a companhia atingiu mais de 160,5 milhões de passageiros transportados desde o início de suas operações em 2001, um recorde de crescimento na história da aviação comercial brasileira.

Em 2010, a indústria doméstica apresentou crescimento de 23,5%, o maior crescimento dos últimos 5 anos, e para 2011, o mercado projeta novamente um crescimento de dois dígitos na demanda do transporte aéreo nacional. Este crescimento representa o bom momento vivido pelo setor de aviação nos últimos anos, combinado com a recuperação da economia brasileira, e a maior participação da nova classe média brasileira no transporte aéreo brasileiro.

Mercado Doméstico

Neste período a GOL registrou crescimento de demanda em 6,9% em relação ao 4T09 devido, principalmente, a recuperação no cenário econômico brasileiro, além da maior participação da nova classe média brasileira no setor de serviços, e de suas vantagens competitivas. Em comparação ao 3T10, a demanda cresceu de 4,0% devido a sazonalidade, tendo em vista, o período de férias escolares e festas de fim de ano que caracterizam o período de maior tráfego de passageiros no setor.

Em 2010, a GOL encerrou o ano com participação de 39,5% na demanda do setor doméstico, uma queda de 2,2 pontos percentuais quando comparado aos 41,7% apresentados no ano de 2009, principalmente devido a expansão da oferta na indústria nacional (crescimento de 18,0%), estimulando a demanda no setor. A Companhia permanece com a estratégia de adição de capacidade responsável, o que permite fortalecer as taxas de ocupação, manter a política de preços competitivos, melhorar a taxa de aproveitamento das aeronaves, reduzir o custo unitário (CASK-ex Fuel), e consequentemente, apresentar melhores margens operacionais.

Mercado Internacional

No 4T10, a GOL também atingiu crescimento de 8,4% da demanda em sua malha internacional em relação ao mesmo periodo do ano anterior devido, principalmente, a recuperação no cenário da América Latina, além de: (i) ampliação no número de destinos internacionais operados pela GOL (Punta Cana, Barbados, St. Maarten, Aeroparque em Buenos Aires); (ii) melhores índices de pontualidade e regularidade do setor durante o período com maior volume de tráfego do ano; (iii) reativação das aeronaves B767 para a utilização em fretamentos internacionais devido ao aquecimento deste mercado; e (iv) apreciação do Real perante o Dolár em 2,4%, que contribuiu para a expansão do turismo nas regiões do Cone Sul e Caribe. Em relação ao 3T10, houve queda de 21,3% em função da mudança de metodologia, que classificava trechos com escala em aeroportos domésticos inseridos em voos internacionais como mercado internacional, e a partir do 4T10, passou a classificar como mercado doméstico.

Oferta

No período, a GOL acrescentou capacidade responsável no mercado, com crescimento de 11,5% versus 19,1% da indústria na comparação ano a ano.

A malha aérea total da companhia apresentou crescimento de 10,5% devido a: (i) maior número médio de aeronaves em operação no período (frota operacional); (ii) aumento da taxa média de utilização da frota (12,4 horas-bloco diárias no 4T10 em comparação a 12,1 horas-bloco no 4T09); (iii) aumento da etapa média em 1,8% (910km no 4T10 *versus* 894km no 4T09); (iv) substituição de 11 aeronaves B737-300 (cerca de 145 assentos) por modelos B737-800 (com 185 assentos); (v) reativação das aeronaves B767 para a utilização em fretamentos internacionais devido a aquecimento deste tipo de mercado; (vi) ampliação dos destinos nacionais e internacionais operados pela companhia (Bauru, Montes Claros, Punta Cana, Barbados, St. Maarten, Aeroparque em Buenos Aires); e (vii) parcialmente compensados pela mudança de metodologia da ANAC, que reduziu o ASK do 4T10 em relação ao divulgado no 4T09.

Taxa de Ocupação e Yields

Dessa forma, a taxa de ocupação na malha aérea GOL no 4T10 atingiu 71,1%, 2,3 pontos percentuais abaixo dos 73,4% no 4T09. Em comparação ao 3T10, a taxa de ocupação foi 0,2 pontos percentuais abaixo dos 71,1% apresentados no 4T10 (71,3% no 3T10).

Os *yields* apresentaram crescimento de 12,9% e 5,4% quando comparados com o 4T09 e 3T10, respectivamente. O fortalecimento em ambos os casos se deve, principalmente, devido ao grande volume de passageiros neste período, o que permitiu a companhia elevar o preços das tarifas sem afetar significativamente as taxas de ocupação da malha aérea. Em consequência, o PRASK apresentou aumento de 9,4% e 5,1%, respectivamente.

Dados Operacionais GOL	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Passageiros Pagantes ('000)	**8.964**	8.381	7,0%	8.698	3,1%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	**8.315**	7.771	7,0%	8.266	0,6%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	**11.699**	10.592	10,5%	11.595	0,9%
Taxa de Ocupação	**71,1%**	73,4%	-2,3 pp	71,3%	-0,2 pp
Taxa de Ocupação *Break-Even (BELF)*	**61,1%**	68,0%	-6,8 pp	63,8%	-2,7 pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	**12,9**	12,1	6,1%	12,7	1,2%
Tarifa Média (R$)	**189,4**	167,7	13,0%	184,1	2,9%
Yield por Passageiro por Km Líq. (cent. R$)	**20,42**	18,08	12,9%	19,37	5,4%
Receita por Pax por ASK (PRASK)(cent. R$)	**14,51**	13,27	9,4%	13,81	5,4%
Receita por ASK Líq. (RASK) (cent. R$)	**15,98**	15,27	4,6%	15,43	3,6%
Custo por ASK (CASK) (cent. R$)	**13,74**	14,15	-2,9%	13,81	-0,5%
CASK ex- combustível (cent. R$)	**8,77**	9,88	-11,5%	8,81	-0,7%
Decolagens	**74.911**	71.187	5,2%	74.748	0,2%
Distância Média de Voo (km)	**910**	894	1,8%	920	-1,2%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	**113,0**	108,7	4,0%	112,0	0,9%
Litros consumidos no período (mm)	**377**	346	8,9%	377	0,1%
Funcionários efetivos no final do período	**18.776**	17.963	4,5%	18.649	0,7%
Taxa de câmbio média (1)	**1,70**	1,74	-2,4%	1,75	-3,0%
Taxa de câmbio no final do período (1)	**1,67**	1,74	-4,3%	1,69	-1,7%
Inflação (IGP-M) (2)	**11,3%**	-0,1%	+11,4 pp	7,9%	+3,4 pp
Inflação (IPCA) (3)	**5,9%**	1,1%	+4,8 pp	3,6%	+2,3 pp
WTI (médio por barril, US$) (4)	**85,24**	76,03	12,1%	76,21	11,9%
QAV - Golfo do México (média por litro, US$) (4)	**0,62**	0,52	19,0%	0,55	13,1%

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

Receita Líquida

A **receita líquida** atingiu R$1.869,8 milhões no 4T10, aumento de 15,6% em comparação a R$1.617,9 milhões no 4T09, e aumento de 4,5% em relação à receita de R$1.788,9 milhões no 3T10, conforme detalhado abaixo:

Composição da Receita Líquida (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Receita Líquida	**1.869,8**	**1.617,6**	**15,6%**	**1.788,9**	**4,5%**
Passageiros	**1.698,0**	*1.405,1*	20,8%	*1.601,1*	6,0%
Auxiliares	**171,9**	*212,5*	-19,1%	*187,8*	-8,5%

A **receita de passageiros** do 4T10 foi de R$1.698,0 milhões, representando um aumento de 20,8% em comparação aos R$1.405,1 milhões do ano anterior. O aumento na comparação com o 4T09, ocorreu em função do aumento da demanda em 7,0% que permitiu o fortalecimento do *yield* em 12,9% parcialmente compensado pela queda de 2,3 pontos percentuais na taxa de ocupação da companhia. Em relação ao 3T10, houve aumento de 6,0%, também devido ao fortalecimento do *yield* em 5,4% (compensado pelo queda de 0,2 pontos percentuais na taxa de ocupação).

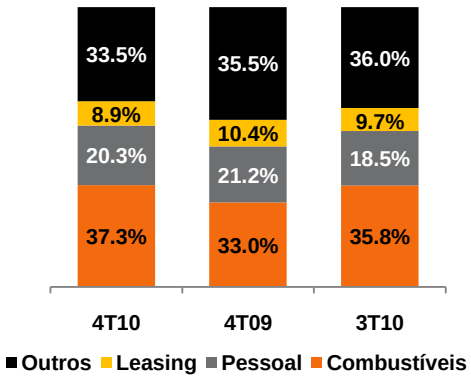
As receitas auxiliares que correspondem ao transporte de cargas, remarcação de voos, excesso de bagagens, venda a bordo, dentre outras, apresentaram redução de 19,1% em relação ao 4T09, devido a redução nas receitas de *no show* e remarcação de passagens. Em comparação ao 3T10, as receitas auxiliares apresentaram redução de 8,5% pelos mesmos motivos citados acima e também pela redução na receita de milhagem Smiles e milhas utilizadas por companhias parceiras.

O RASK apresentou crescimento de 4,6% passando de R$15,27 centavos no 4T09 para R$15,98 centavos no 4T10 devido ao aumento do *yield* em 12,9%, (mesmo com o aumento da capacidade em 10,5%), parcialmente compensado pela redução das receitas auxiliares na participação da receita líquida da Companhia. Em comparação ao RASK de R$15,43 centavos do 3T10, houve aumento de 3,6% devido ao aumento do *yield* em 5,4%, compensado pela redução nas receitas auxiliares, pelo aumento em 4,0% na capacidade e redução da taxa de ocupação em 0,2 pontos percentuais.

Custos e Despesas Operacionais

Custos e Despesas Operacionais (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Combustível e Lubrificantes	**(584,6)**	(451,9)	29,4%	(580,1)	0,8%
Pessoal	**(343,9)**	(299,8)	14,7%	(312,5)	10,1%
Arrendamento de Aeronaves	**(138,9)**	(144,4)	-3,8%	(130,4)	6,5%
Seguro de Aeronaves	**(11,7)**	(11,8)	-0,9%	(11,5)	1,9%
Comerciais e Publicidade	**(106,8)**	(94,1)	13,5%	(90,7)	17,7%
Tarifas de Pouso e Decolagem	**(92,9)**	(74,6)	24,5%	(83,7)	11,1%
Prestação de Serviços	**(116,4)**	(103,3)	12,7%	(110,9)	5,0%
Material de Manutenção e Reparo	**(54,6)**	(148,3)	-63,2%	(134,0)	-59,3%
Depreciação e Amortização	**(74,2)**	(26,4)	180,7%	(63,3)	17,3%
Outras Despesas	**(83,8)**	(143,8)	-41,7%	(84,8)	-1,1%
Total de Custos e Despesas Operacionais	**(1.607,9)**	**(1.498,5)**	**7,3%**	**(1.601,7)**	**0,4%**
Total Ex-Combustível	**(1.023,3)**	**(1.046,6)**	**-2,2%**	**(1.021,6)**	**0,2%**

Distribuição do CASK



Os **custos operacionais totalizaram** R$1.607,9 milhões no trimestre ou 7,3 % acima do 4T09, principalmente devido a: (i) aumento em 12,1% no preço do barril de petróleo (WTI) e 8,9% no consumo de combustível (devido a variação de 8,3% nas horas voadas entre os períodos); (ii) custos variáveis ao volume da operação (serviço de rampa, *handling*, limpeza de aeronaves, tarifas de pousos e auxílio navegação); (iii) despesas de informática e consultoria pela introdução e aperfeiçoamento dos sistemas internos para ganho de eficiência (Smiles, *Buy on Board, check-in* não presencial, e Orçamento Base Zero); (iv) maiores despesas com pessoal devido ao aumento de quadro de funcionários, e impacto do dissídio parcial de 6,0% (dos 8,75% acordados em jan/11) sobre os salários do mês de dezembro e sobre o 13º salário; e (v) aumento nas despesas de depreciação e amortização em função da mudança nas práticas contábeis realizadas no 1T10, além da maior quantidade de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro.

Na comparação entre o 4T10 e o 3T10, houve aumento de 0,4% principalmente em função do: (i) aumento nas linha de despesas com publicidade em função da nova propaganda da Companhia; (ii) aumento nas despesas relacionadas a operação da companhia (serviço de rampa, *handling*, limpeza de aeronaves, tarifas de pousos e auxílio navegação, despesas diretas com passageiros); (iii) maiores despesas com pessoal em função do aumento do quadro de funcionários da companhia e do dissídio anual; e (iv) aumento de 6,5% nas despesas referente a arrendamento operacional; parcialmente compensado pela redução de 59,3% nas despesas com manutenção de motores.

Custos e Despesas Operacionais por ASK	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Combustível e Lubrificantes	**(5,00)**	(4,27)	17,1%	(5,00)	-0,1%
Pessoal	**(2,94)**	(2,83)	3,9%	(2,69)	9,1%
Arrendamento de Aeronaves	**(1,19)**	(1,36)	-12,9%	(1,12)	5,6%
Seguro de Aeronaves	**(0,10)**	(0,11)	-10,3%	(0,10)	1,0%
Comerciais e Publicidade	**(0,91)**	(0,89)	2,8%	(0,78)	16,7%
Tarifas de Pouso e Decolagem	**(0,79)**	(0,70)	12,8%	(0,72)	10,1%
Prestação de Serviços	**(1,00)**	(0,98)	2,0%	(0,96)	4,1%
Materiais de Manutenção e Reparo	**(0,47)**	(1,40)	-66,7%	(1,16)	-59,6%
Depreciação e Amortização	**(0,63)**	(0,25)	154,1%	(0,55)	16,3%
Outras Despesas	**(0,72)**	(1,36)	-47,2%	(0,73)	-2,0%
Total (CASK)	**(13,74)**	**(14,15)**	**-2,9%**	**(13,81)**	**-0,5%**
CASK Ex-Combustíveis	**(8,75)**	**(9,88)**	**-11,5%**	**(8,81)**	**-0,7%**

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

Os **custos operacionais por ASK (CASK)** totalizaram R$13,74 centavos no 4T10 *versus* os R$14,15 centavos registrados no 4T09, redução de 2,9% entre os períodos. Desta forma, neste período houve novamente diluição dos custos por ASK quando comparado às variações nominais, devido ao aumento de produtividade da companhia (aumento de 2,4% na taxa de utilização das aeronaves) resultando em aumento de 10,5% na capacidade. Em comparação ao 3T10, o CASK apresentou redução de 0,5% por conta do aumento na capacidade em 0,9%.

O **CASK excluindo as despesas com combustível (CASK ex-combustíveis)** totalizou R$8,75 centavos, redução de 11,5% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior que chegou a R$9,88 centavos. A queda deve-se também pela produtividade da companhia, que por meio do aumento de capacidade em 10,5%, diluiu os custos fixos. Em relação ao 3T10, houve redução de 0,7% principalmente em função de: (i) aumento na taxa de utilização das aeronaves em 2,3%; (ii) pela queda no custo por ASK nas despesas com manutenção de aeronaves (3T10 houve uma concentração de remoções de motores, conforme informado no release do período), compensado pelo (iii) aumento no custo por ASK nas linhas de pessoal, comerciais e publicidade e tarifas de pouso e decolagem.

Os custos com **combustíveis e lubrificantes** totalizaram R$584,6 milhões no trimestre, aumento de 29,4% em relação ao 4T09 devido aos seguintes fatores: (i) aumento no custo do combustível de aviação WTI em 12,1%, (parcialmente compensado pela queda de 2,4% no dólar médio no período); e (ii) aumento de 8,9% no consumo de combustível por conta do maior volume operacional da Companhia. Em comparação com o 3T10, houve aumento de 0,8% e crescimento de 0,1% no consumo. Por ASK, houve aumento de 17,1% na comparação com o 4T09, e redução de 0,1% na comparação com o trimestre anterior.

Os **custos com pessoal** apresentaram um aumento de 14,7% em relação ao mesmo período do ano anterior e totalizaram R$343,9 milhões no 4T10, principalmente devido a: (i) provisão parcial em 6,0% do dissídio salarial fechado em 21/01/2011 com aumento de 8,75%, com data-base dezembro de 2009; (ii) crescimento de 4,5% no quadro de colaboradores visando acompanhar o crescimento operacional da Companhia frente ao crescimento sustentável da demanda no mercado doméstico e internacional; e (iii) aumento na remuneração váriavel dos tripulantes devido ao crescimento de 8,3% nas horas voadas pela Companhia.

Em comparação ao 3T10, houve um aumento de 10,1%, devido ao: (i) aumento na remuneração-horas pagas aos tripulantes (crescimento de 8,3% nas horas voadas); (ii) crescimento de 0,7% no quadro de funcionários da companhia (pilotos e co-pilotos) e de 5,9% em comissários de bordo; e (iii) aumento de 6,0% referente a díssidio salarial com data-base no mês de dezembro e no pagamento da 2º parcela do 13º salário. Por ASK, houveram aumentos de 3,9% e 9,1% em comparação ao 4T09 e 3T10, respectivamente.

Os **custos com arrendamento de aeronaves** totalizaram R$138,9 milhões, queda de 3,8% na comparação ano-a-ano, devido a: (i) redução de 2,4% na taxa de câmbio média entre os dois períodos; (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas em *leasing* financeiro na proporção total da frota (39 aeronaves no 4T10 e 33 aeronaves no 4T09); e (iii) devolução de 11 aeronaves

B737-300 em regime de *leasing* operacional no primeiro semestre de 2010 que resultaram em uma redução de aproximadamente de R$9 milhões por trimestre. Estas reduções foram parcialmente compensadas pela despesa extraordinária no valor de aproximadamente R$11,0 milhões oriunda da reconciliação contábil das aeronaves devolvidas no ano de 2010.

Em relação ao 3T10, os custos com arrendamento apresentaram aumento de 6,5%, por conta principalmente do ajuste contábil comentado acima, sendo parcialmente compensado pela adição de 4 aeronaves classificadas sob o regime de *leasing* financeiro no período. Por ASK, na comparação com o 4T09, houve redução das despesas com *leasing* de 12,9%, e aumento de 5,6% na comparação com o 3T10.

O **seguro de aeronaves** permaneceu praticamente constante, apresentando uma leve queda de 0,9%, registrando R$11,7 milhões no 4T10 frente aos R$11,8 milhões do 4T09, por conta da redução da frota que passou de 127 para 125 aeronaves na comparação ano a ano, e pela valorização da taxa média do Real perante o Dólar em 2,4%, visto que esses contratos são denominados em moeda estrangeira. Em comparação aos R$11,5 milhões do trimestre anterior, houve aumento de 1,9% devido ao maior número de aeronaves na frota (125 no 4T10 *versus* 121 no 3T10). Por ASK, houve redução de 10,3% na comparação com o 4T09, e aumento de 1,0% quando comparado ao trimestre anterior.

As **despesas comerciais e com publicidade** apresentaram aumento de 13,5%, e atingiram R$111,8 milhões no 4T10 comparado a R$94,1 milhões no 4T09, devido a: (i) aumento nas despesas com incentivos de vendas por conta do maior volume das vendas; e (ii) despesas com a nova propaganda publicitária da GOL no valor de aproximadamente R$11 milhões, parcialmente compensados pelo fim do repasse de comissões para vendas de passagens aéreas nas agências de turismo a partir do início de fevereiro de 2010.

Em relação ao 3T10, houve aumento de 17,7% devido aos gastos da nova campanha publicitária citado acima, e aumento de 31,7% em despesas com incentivos de vendas, em função de que tais despesas são vinculadas às metas de faturamento das agências de viagens, que por sua vez, são maiores do que as metas estipuladas para o trimestre anterior. Por ASK, as despesas comerciais tiveram aumento de 2,8% e 16,7% em relação ao 4T09 e 3T10, respectivamente.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R$92,9 milhões no 4T10 ou 24,5% acima dos R$74,6 milhões do 4T09, em decorrência de: (i) aumento de 5,2% no número de decolagens entre os dois períodos; (ii) maior número de operações em aeroportos internacionais na América do Sul cujas tarifas são maiores, com aeronaves B767 (com maior custo unitário em comparação a voos domésticos com o modelo B737); e (iii) pagamentos extraordinários em tarifas de pouso de Congonhas no valor de aprox. R$6 milhões por conta de reconciliação junto à Infraero das tarifas do ano de 2010. Esse aumento foi compensado parcialmente pela queda de 2,4% no dólar médio entre os dois períodos (pousos internacionais). Em comparação ao 3T10, houve aumento de 11,1% pelos mesmos motivos citados acima (aumento no volume de pousos em 0,2%). Por ASK, essas tarifas apresentaram aumento de 12,8% e 10,1% na comparação com o 4T09 e 3T10, respectivamente.

Os **custos com prestação de serviços** apresentaram aumento de 12,7%, em relação ao 4T09, totalizando R$119,1 milhões (R$103,3 milhões em 4T09), devido a: (i) maior número de prestação de serviços relacionados ao volume das operações (aumento de 5,2% em pousos e decolagens); (ii) aumento das despesas relacionadas a serviços de informática para aprimoramento de *softwares* internos (Smiles, Venda a Bordo, *check-in* não presencial, Entretenimento a Bordo, dentre outros); (iii) implementação do Centro de Serviços Compartilhados que visa melhorar a qualidade e a produtividades dos processos dentro da Companhia; e (iii) despesas de consultoria referentes a implantação da nova metodologia de orçamento na companhia (Orçamento Base Zero).

Em comparação ao 3T10, os custos com prestação de serviços tiveram aumento de 5,0% devido ao: (i) maior volume das operações (crescimento de 0,2% no número de pousos); e (ii) pelo fato de que neste trimestre foi reconhecida uma despesa não-recorrente decorrente da baixa de um valor de R$5 milhões relacionado ao *software* de controle operacional (Optima), que fora

anteriormente capitalizada. Por ASK, esses custos tiveram aumento de 2,0% e 4,1% em relação ao 4T09 e 3T10, respectivamente.

As **despesas com materiais de manutenção** e reparos apresentaram redução de 63,2% totalizando R$54,6 milhões no trimestre em comparação a R$148,3 milhões no 4T09. Essa redução deve-se à: (i) redução no número de remoções de motores para manutenção entre os trimestres (6 motores no 4T10 *versus* 25 motores no 4T09); (ii) no 4T09 foram contabilizados despesas com devoluções das aeronaves B737-300, que não foram incorridas neste trimestre; e (iii) queda do dólar médio do período em 2,4%, tendo em vista, que a maior parte destas despesas são caracterizadas em moeda estrangeira.

Comparado ao 3T10, houve redução de 59,3% devido a concentração das remoções de motores para a manutenção durante o 3T10, em função da crescente evolução na produtividade da operação da Companhia desde o final do ano de 2009, o que resultou numa despesa de aproximadamente R$45 milhões no trimestre anterior (conforme discutido no release do 3T10). Por ASK, esses custos tiveram redução de 66,7% e 59,6% no 4T09 e 3T10, respectivamente.

A **depreciação e amortização** apresentou aumento de 180,7% passando de R$26,4 milhões no 4T09 para R$74,2 milhões no 4T10 devido ao: (i) maior número de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (de 39 aeronaves no 4T10 e 33 aeronaves no 4T09); e (ii) mudança na estimativa de depreciação do custo de manutenção de motores sob regime de *leasing* financeiro, que passaram a depreciar em 5 anos, enquanto os demais itens continuam a serem depreciados em 25 anos (conforme discutido no release do 1T10). Em comparação aos R$63,3 milhões do 3T10, houve aumento de 17,3% devido a adição de 4 aeronaves classificadas sob regime de *leasing* financeiro. Por ASK, houveram aumentos de 154,1% e 16,3% em comparação ao 4T09 e 3T10, respectivamente.

As **outras despesas operacionais** (compostas principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos e despesas gerais e administrativas) totalizaram R$81,2 milhões no 4T10, uma redução de 41,7% em comparação ao 4T09 em função das despesas não recorrentes incorridas no ano anterior para melhoria nos controles internos, e maior automação da contabilidade em adequação às novas práticas contábeis adotadas naquele ano.

Em comparação ao 3T10, houve uma redução de 1,1% devido à menor quantidade de passageiros transportados e pousos na malha internacional que resultou em menores despesas diretas com passageiros e de diárias e hospedagem da tripulação. Por ASK, houveram reduções de 47,2% e 2,0% na comparação com o 4T09 e o 3T10, respectivamente.

Resultado Operacional*

Resultados Operacionais (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
EBIT	**261,9**	119,2	119,8%	187,2	39,9%
Margem	***14,0%***	*7,4%*	+6,6 pp	*10,5%*	+3,5 pp
por ASK	***2,24***	*1,13*	99,0%	*1,61*	38,7%
EBITDA	**336,1**	145,6	130,8%	250,5	34,2%
Margem	***17,9%***	*9,0%*	+8,9 pp	*14,0%*	+3,9 pp
por ASK	***2,87***	*1,37*	109,0%	*2,16*	33,0%
EBITDAR	**475,0**	290,1	63,8%	380,9	24,7%
Margem	***25,4%***	*17,9%*	+7,4 pp	*21,3%*	+4,1 pp
por ASK	***4,06***	*2,74*	48,3%	*3,28*	23,6%

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

A **margem operacional** do 4T10 totalizou 14,0% ou 6,6 pontos percentuais acima da margem de 7,4% do 4T09, e aumento de 3,5 pontos percentuais na comparação com o 3T10 de 10,5%, **representando a maior margem operacional desde o ano de 2006**. Este resultado é reflexo da melhor utilização de ativos por conta do aumento das taxas de utilização e ocupação de aeronaves, e controle dos custos operacionais.

A margem operacional do 4T10 totalizou 14,0% e a margem EBITDAR atingiu 25.4% sendo ambas as maiores já registradas desde 2006.

O **EBITDAR** do trimestre atingiu R$475,0 milhões, com margem EBITDAR de 25,4% no 4T10, ou 7,4 pontos percentuais acima dos 17,9% no 4T09 que totalizou R$290,1 milhões. Comparado ao 3T10, a margem foi 4,1 pontos percentuais acima dos 21,3%, e R$380,9 milhões registrados. **Desta forma, o EBITDAR do trimestre foi o maior já registrado na história da Companhia e a margem EBITDAR foi a mais alta desde o ano de 2006.**

Resultado das Operações de *Hedge*

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

Resultados de Hedge (R$MM) 4T10	WTI	Câmbio	Juros	Total
Subtotal - Resultado Operacional	-	-	-	-
Subtotal – Resultado Financeiro	(8,8)	(19,6)	2,0	(26,5)
Total	**(8,8)**	**(19,6)**	**2,0**	**(26,5)**
OCI (líquido de impostos)	10,6	-	-	10,6

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

No quarto trimestre de 2010, a Companhia reconheceu uma perda líquida em operações de *hedge* de R$26,5 milhões (mais detalhes também na seção resultado financeiro), sendo que o efeito caixa foi uma saída de R$11,7 milhões no mesmo período.

Combustível: as operações de *hedge* de consumo de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru (WTI) e representaram perdas de R$8,8 milhões no trimestre.

Desse total, foram consideradas inefetivas para fins de *hedge accounting,* perdas de R$2,2 milhões com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 4T10 (regime de competência), e R$6,6 milhões de perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.

Câmbio: as operações de *hedge* para taxa de câmbio totalizaram perdas de R$19,6 milhões reconhecidos no resultado financeiro. Deste total, R$1,1 milhões foram com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 4T10, R$1,1 milhões foram de perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente, e R$15,8 milhões de perdas são referentes aos contratos de futuro de Dólar designados para hedge de valor justo. A Companhia também apresentou uma perda de R$1,6 milhões registrado em despesa financeira referente a um *swap* (Dólar x CDI) contratada para proteger uma dívida contra a variação cambial de Dólar. Ambas operações não foram designadas para *hedge accounting*.

Juros: totalizou um ganho líquido de R$2,0 milhões contabilizado no resultado financeiro. Não houve perdas ou ganhos com derivativos designados para *hedge accounting*.

Valor Nocional de Contratos por período	1T11	2T11	3T11	4T11	Total
Combustíveis					
Volume Nocional em Barris ('000)	1.501	1.008	533	332	3.374
Volume Nocional em Litros ('000)	238.629	160.252	84.736	52.781	536.339
Preço por Barril (US$) *	90,01	95,13	93,19	92,13	92,25
***Total em R$MM*	**225,1**	**159,8**	**82,8**	**51,0**	**518,6**
Câmbio					
Valor Nocional em US$ MM	56.000	9.000	-	-	65.000
Taxa Média dos Contratos	1,9487	2,0250	-	-	1,9592
***Total em R$MM*	**109,1**	**18,2**	**-**	**-**	**127,3**

** Média ponderada entre os strikes dos derivativos. Médias apenas dos preços das opções de compra.*
*** Taxa de câmbio em 31/12/2010: R$1,6662 / US$1,00.*

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

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

As tabelas abaixo demonstram a análise de sensibilidade em 31 de dezembro de 2010 e de 2009 e seus impactos nas variações das cotações dos instrumentos financeiros sobre os resultados do exercício da Companhia e sobre o seu patrimônio líquido, com base nos cenários abaixo descritos:

Combustível: Aumento e queda de 10 pontos percentuais no preço do combustível, mantendo-se constante todas as demais variáveis;

(Em R$MM)	2010		2009	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10	**(225,8)**	**(121,8)**	(193,5)	(117,0)
-10	**225,8**	**139,4**	193,5	127,7

Câmbio - Dólar: Aumento e queda de 10 pontos percentuais na taxa de câmbio do dólar, mantendo-se constante todas as demais variáveis;

(Em R$MM)	2010		2009	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10	**(237,0)**	**(156,4)**	(296,1)	(190,5)
-10	**237,0**	**156,4**	296,1	191,7

Taxa de Juros – Libor: Aumento e queda de 10 pontos percentuais na taxa de juros Libor, mantendo-se constante todas as demais variáveis;

(Em R$MM)	2010		2009	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10	-	-	(0,3)	(0,2)
-10	-	-	0,3	0,2

Resultado Financeiro Líquido

No 4T10, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R$44,1 milhões, ante uma despesa de R$72,3 milhões no 4T09, e uma despesa de R$20,3 milhões no 3T10.

Resultado Financeiro (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Despesas com Juros	**(93,4)**	(74,7)	25,1%	(84,6)	10,4%
Leasing Financeiro	***(21,2)***	(19,5)	8,7%	(21,5)	-1,5%
Despesas com Juros	***(72,2)***	(55,2)	30,9%	(63,3)	14,1%
Variação Cambial	**44,3**	12,7	248,2%	90,5	-51,0%
Receita Financeira	**34,4**	23,7	45,3%	28,2	22,2%
Resultado de *Hedge*	**(26,5)**	3,6	nm	(47,0)	-43,5%
Outras receitas (despesas) financeiras	**(3,0)**	(37,7)	-92,1%	(7,4)	-59,9%
Resultado Financeiro Líquido	**(44,1)**	**(72,3)**	**-39,0%**	**(20,3)**	**117,4%**

As **despesas com juros** atingiram R$93,4 milhões com um aumento de 25,1% em relação ao 4T09, principalmente em função de: (i) maiores despesas de juros com os bônus seniores com vencimento em 2020 emitido em jul/10; (ii) despesas de juros das debêntures de R$600 milhões emitida no final de set/10; (iii) maior quantidade de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro (39 no 4T10 *versus* 33 no 4T09).

Em comparação com o 3T10, houve aumento de 10,4% principalmente por conta da: (i) elevação da taxa CDI em aproximadamente 1,2%, atrelado diretamente ao pagamento de juros das debêntures; e (ii) despesas de juros trimestrais com as debêntures de R$600 milhões, uma vez que ela foi emitida no final de set/10 e não houve incidência no trimestre anterior. Este aumento foi compensado pela apreciação da taxa final do Real em 1,7% que afetam os pagamentos de juros sobre o endividamento em moeda estrangeira que ao final do 4T10 correspondiam a R$2.858,4 milhões.

A **variação cambial** registrou uma receita de R$44,3 milhões no 4T10, principalmente em decorrência da apreciação da taxa de câmbio do final período em 1,7%, que incide diretamente sobre os passivos financeiros em moeda estrangeira da empresa (76% da dívida da Companhia). No 4T09, foi registrada uma receita de R$12,7 milhões por conta da apreciação da taxa de câmbio do final daquele período com um menor endividamento em moeda estrangeira. No 3T10, houve uma despesa de R$90,5 milhões também em função da apreciação da taxa de câmbio no final do período em 6,0%.

A **receita financeira** atingiu R$34,4 milhões no 4T10, com um aumento de 45,1% em comparação a uma receita de R$23,7 milhões no 4T09, e com aumento de 22,2% em comparação a receita de R$28,2 milhões do 3T10, ambos em virtude da: (i) elevação na taxa CDI incidentes sobre as aplicações em renda fixa e; (ii) dos ganhos financeiros atrelados ao aumento nas aplicações do caixa que atualmente já corresponde a 28,3% da receita líquida dos últimos doze meses (26,3% no 3T10 e 23,9% no 4T09).

As **outras despesas financeiras** atingiram R$3,0 milhões no 3T10 em comparação as despesas de R$37,7 milhoes no mesmo período do ano anterior em função principalmente do 4T09 contemplar despesas não-recorrentes de R$27 milhões em IOF, relacionadas à adesão ao Programa de Parcelamento de Tributos Federais (REFIS), conforme comentado no release daquele trimestre. Em comparação as despesas de R$7,4 milhões do 3T10, a variação se deve ao fato do

trimestre anterior contemplar despesas e comissões bancárias geradas pela emissão do bônus sênior com vencimento em 2020 em jul/10.

Imposto de Renda

Imposto de Renda (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Imposto de renda corrente	(34,4)	(0,6)	5.633,9%	1,1	nm
Imposto de renda diferido	(51,2)	352,0	nm	(58,0)	-11,7%
Imposto de Renda	**(85,6)**	**351,4**	**nm**	**(56,9)**	**50,5%**

O total de imposto de renda registrado no 4T10 foi uma despesa de R$85,6 milhões em comparação a um benefício no 4T09 de R$351,4 milhões e uma despesa de R$56,9 milhões no 3T10. A despesa de R$34,4 milhões na linha do imposto de renda corrente, na comparação ano a ano é explicada, principalmente, pelo aumento na base do lucro tributável apurada de acordo com a Lei nº 6.404/76. A variação na linha de imposto de renda diferido foi em função do reconhecimento de prejuízos fiscais da VRG pela expectativa de geração de lucros tributáveis futuros (conforme divulgado no release do 4T09).

Na comparação com o trimestre anterior, a variação na linha de imposto de renda diferido do 3T10 é explicada pelo menor apreciação do Real perante o Dólar no trimestre, que gera o efeito de diferenças temporárias sobre a variação cambial dos *leasings* financeiros.

Lucro Líquido

A GOL apresentou lucro líquido no 4T10 de R$132,2 milhões, ante um lucro líquido de R$397,8 milhões no 4T09 e um lucro líquido de R$110,0 milhões no 3T10. O lucro do trimestre foi principalmente em função do: (i) efeito combinado do aumento da demanda em 7,0% e fortalecimento do *yield* em um trimestre de alta sazonalidade em 12,9%; (ii) valorização da taxa média do Real em 3,0% em relação ao Dólar durante o trimestre; e (iii) redução dos custos com manutenção de aeronaves pela redução nas remoções de motores.

Liquidez e Endividamento

Liquidez Total (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Em Reais	**2.281,6**	**1.961,0**	**16,3%**	**2.084,8**	**9,4%**
Caixa e Aplicações Financeiras	***1.978,6***	*1.441,7*	*37,2%*	*1.767,7*	*11,9%*
Recebíveis de Curto Prazo	***303,1***	*519,3*	*-41,6%*	*317,1*	*-4,4%*
Liquidez Total	**2.281,6**	**1.961,0**	**16,3%**	**2.084,8**	**9,4%**

O total em **disponibilidades** (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em R$1.978,6 milhões, um aumento de 11,9% em comparação ao 3T10, e de 37,2% em comparação ao 4T09. As disponibilidades já representam 5,7 vezes as obrigações dos próximos 12 meses, e estão compostos da seguinte forma: (i) saldo de caixa de R$1.956,0 milhões; e (ii) R$22,6 milhões em investimentos de liquidez imediata.

O total em disponibilidades (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em aproximadamente R$ 2 bilhões e já estão em um nível superior do objetivo do ano de ter pelo menos 25% da receita líquida dos últimos 12 meses.

A GOL encerrou o ano de 2010 com um saldo em caixa de 28,3% da receita líquida dos últimos 12 meses, atingindo um nível superior ao seu objetivo inicial para 2010 de ter um saldo de caixa de pelo menos 25%. Tal patamar, demonstra a capacidade da GOL em gerar caixa por meio de sua operação e ao mesmo tempo, reduzir sua alavancagem e os riscos de liquidez, equiparando-se às companhias áereas mais sólidas no mundo em termos de posição de balanço e rentabilidade.

Os **recebíveis de curto prazo** são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (VoeFácil), e contas a receber de agências de viagem e cargas. Ao final de 4T10, esses recebíveis correspondiam a R$303,1 milhões, um saldo 4,4% inferior ao valor de R$317,1milhões registrados no 3T10, principalmente por conta da redução no volume de vendas ("efeito *forward bookings")* em razão de: (i) menor ocorrência de promoções durante o período e; (ii) gerenciamento dinâmico de tarifas que focou no fortalecimento do *yield* em um trimestre de forte demanda.

Na comparação aos R$519,3 milhões registrados no 4T09, a redução de 41,6% ocorreu por conta do aumento no volume de duplicadas descontadas da Companhia e também devido ao 4T09 ter apresentado um maior volume de vendas antecipadas por conta do cenário de preços competitivos durante o segundo semestre de 2009.

Compromissos Financeiros (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Financiamento de Aeronaves	**1.680,1**	**1.800,8**	**-92,1%**	**1.623,9**	**-89,7%**
Leasings Financeiros	***1.680,1***	*1.557,4*	*7,9%*	*1.523,1*	*10,3%*
PDP Facility	**-**	*243,4*	*-100,0%*	*100,8*	*-100,0%*
Empréstimos e Financiamentos	**2.006,9**	**1.313,1**	**52,8%**	**1.949,0**	**3,0%**
Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)	***1.709,4***	*1.003,0*	*70,4%*	*1.646,4*	*3,8%*
Bônus Perpétuo	***297,8***	*310,1*	*-4,0%*	*302,6*	*-1,6%*
Juros Acumulados	**53,7**	19,9	169,8%	31,0	*73,2%*
Dívida Bruta	**3.741,1**	**3.133,8**	***19,4%***	**3.603,9**	**3,8%**
Leasings Operacionais a Pagar* *(fora do balanço)*	**2.105,7**	2.498,6	-15,7%	2.302,5	-8,5%
Total de Compromissos Financeiros	**5.846,8**	**5.632,4**	**3,8%**	**5.906,4**	**-1,0%**

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

Em 2010, a GOL cumpriu com sucesso sua estratégia de desalavancagem do balanço patrimonial e alongamento de seus compromissos financeiros, eliminando o risco de refinanciamento das dívidas a vencer no horizonte de 3 anos. Em 31 de dezembro de 2010, o total de **empréstimos e financiamentos** da Companhia somavam R$3.741,1 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo, excluindo os bônus perpétuos que não possuem vencimento, tinham um prazo médio de 8,6 anos**,** com taxa média de 11,2% nas obrigações em moeda local, e 6,5% nas obrigações em Dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia seria de R$3.443,1 milhões ou 4,3% maior do que no 3T10 por conta da: (i) contratação de uma linha de capital de giro de aproximadamente R$84 milhões; e (ii) aumento em 10,3% nos financiamentos de aeronaves por conta da adição de 4 aeronaves classificadas sob o regime de *leasing* financeiro no 4T10.

O total de compromissos financeiros, que somam a dívida bruta registrada no balanço patrimonial, e a projeção de pagamentos dos contratos de *leasing* operacionais vigentes entre 2010 e 2021, totalizou R$5.846,8 milhões no trimestre, uma redução de 1,0% em comparação ao 3T10 principalmente em função da valorização do Real perante o Dólar em 1,7% entre os períodos e a menor participação de aeronaves sob regime de *leasing* operacional. Já na comparação com o 4T09 houve aumento de 3,8% em função da: (i) 4º emissão de debêntures no valor de R$600 milhões e; (ii) emissão dos bônus seniores com vencimento em 2020 (ambos comentados no release do 3T10; parcialmente compensados pela quitação das linhas de capital de giro e de *PDP Facility*.

Financiamento de Aeronaves (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)	**146,6**	**380,1**	**-61,4%**	**220,7**	***-33,6%***
PDP Facility	-	*243,4*	*100,0%*	*100,8*	*100,0%*
Leasings Financeiros	*146,6*	*136,7*	*7,2%*	*119,9*	*22,3%*
Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)	**1.533,5**	**1.420,7**	***7,9%***	**1.403,3**	***9,3%***
Leasings Financeiros	*1.533,5*	*1.420,7*	*7,9%*	*1.403,3*	*9,3%*
Total de Financiamento de Aeronaves	**1.680,1**	**1.800,8**	**-6,7%**	**1.624,0**	**3,5%**

Os financiamentos de aeronaves totalizaram R$1.680,1 milhões no final do 4T10, compostos pelos financiamentos de aeronaves sob a modalidade de leasing financeiro que correspondem a obrigações financeiras pagas periodicamente aos lessores dos aviões, por meio da própria geração de caixa operacional da Companhia ou via empréstimos de longo prazo, também com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. Em comparação ao 3T10, houve aumento de 10,3% por conta da adição de 4 aeronaves regime de leasing financeiro, parcialmente compensada pela: (i) quitação da linha de financiamento PDP Facility; (ii) das amortizações do período; e (iii) pela redução de 1,7% na taxa de câmbio final em Dólar.

Cronograma da Dívida Financeira (R$MM)	2011	2012	2013	2014	2015	> 2015	Total
Em Moeda Nacional	**129,0**	**40,6**	**35,3**	**17,5**	**598,0**	**9,1**	**829,5**
Capital de Giro	*83,8*	-	-	-	-	-	*83,8*
BDMG I e II	*3,4*	*3,3*	*6,4*	*4,4*	*4,1*	*9,1*	*30,7*
BNDES	*14,3*	*8,4*	-	-	-	-	*22,7*
BNDES-Safra	*27,5*	*28,9*	*28,9*	*13,1*	-	-	*98,4*
Debêntures	-	-	-	-	*593,9*	-	*593,9*
Em Moeda Estrangeira	**16,6**	**13,9**	**13,9**	**-**	**-**	**835,4**	**879,8**
IFC	*13,9*	*13,9*	*13,9*	-	-	-	*41,7*
FINIMP	*2,7*	-	-	-	-	-	*2,7*
Senior Notes	-	-	-	-	-	*835,4*	*835,4*
Total	**145,6**	**54,5**	**49,2**	**17,5**	**598,0**	**844,5**	**1.709,3**
% Total em moeda estrangeira	*11%*	*26%*	*28%*	-	-	*99%*	*51%*

Indicadores Financeiros	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
% da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira	**76,4%**	81,3%	-4,8pp	79,1%	-2,7pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	**28,3%**	23,9%	+4,4pp	26,3%	+2,1pp
Dívida Líquida (R$MM)	**1.762,6**	1.692,3	4,2%	1.836,2	-4,0%
Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R$MM)	**1.464,7**	1.138,7	28,6%	1.432,8	2,2%
Compromissos Financeiros Líquidos[1] (R$MM)	**3.868,3**	4.190,8	-7,7%	4.138,7	-6,5%
Dívida Bruta Ajustada[2] (R$MM)	**7.630,6**	7.688,7	-0,8%	7.532,4	1,3%
Dívida Líquida Ajustada (R$MM)	**5.652,1**	6.247,0	-9,5%	5.764,7	-2,0%
Dívida Bruta Ajustada[2]/ EBITDAR*	**5,0x**	6,4x	-21,9%	5,6x	-10,7%
Dívida Bruta Ajustada[2]/ EBITDAR+Receita Fin.*	**4,6x**	5,6x	-27,0%	5,2x	-11,5%
Dívida Líquida Ajustada[3] / EBITDAR*	**3,7x**	5,2x	-28,8%	4,3x	-14,0%
Dívida Liquida Ajustada[2] / EBITDAR+Rec. Financeira*	**3,4x**	4,5x	-33,3%	4,0x	-15,0%
Dívida Bruta Aj.[2] / Capitalização Ajustada (contábil)	**0,7x**	0,7x	0,0%	0,7x	0,0%
Dívida Bruta Aj.[2] / Capitalização Ajustada (mercado) [3]	**1,0x**	0,6x	66,7%	0,6x	66,7%
EBITDA / Despesas Financeiras*	**2,9x**	2,0x	61,3%	2,5x	16,0%
Compromissos Financeiros Líq.*/EBITDAR*	**2,5x**	3,5x	-28,6%	3,1x	-19,4%

[1]Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 25 da demonstrações financeiras) menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras)
[2]Dívida Bruta + Despesas de Leasings Operacionais dos últimos 12 meses x 7
[3]Dívida Bruta Ajustada menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras)
[3]Considera cotação de R$ 25,10 por ação.

Empréstimos (R$MM)	4T10	4T09	Var.%	3T10	Var.%
Curto Prazo	**346,0**	**591,7**	**-41,5%**	**337,6**	**2,5%**
Em Reais	***181,9***	***180,5***	***0,8%***	***42,4***	***329,4%***
Capital de Giro	83,8	160,0	-47,6%	-	nm
BNDES	14,4	14,4	0,0%	14,4	0,0%
BNDES-Safra	27,6	-	nm	23,0	19,8%
BDMG	3,4	2,8	20,6%	3,5	-2,9%
Debêntures	-	-	nm	-	nm
Juros	52,8	3,3	1494,9%	1,5	3338,0%
Em Moeda Estrangeira	***164,2***	***411,2***	***-60,1%***	***295,3***	***-44,4%***
Capital de Giro	-	-	nm	-	nm
PDP Facility	-	243,4	nm	100,8	nm
Empréstimo IFC	13,9	14,5	-4,3%	42,4	-67,2%
FINIMP	2,7	-	nm	2,8	-1,6%
Leasings Financeiros	146,6	136,7	7,3%	119,9	22,3%
Juros	0,9	16,6	-94,5%	29,5	-96,9%
Longo Prazo	**3.097,1**	**2.232,1**	**38,8%**	**2.963,7**	**4,5%**
Em Reais	***700,5***	***406,8***	***72,2%***	***711,6***	***-1,6%***
BNDES	8,4	22,7	-63,2%	12,0	-30,0%
BNDES-Safra	70,9	-	nm	78,2	-9,2%
BDMG	27,3	10,1	171,8%	27,9	-2,0%
BDMG II	-	-	nm	-	nm
Debêntures	593,9	374,0	58,8%	593,5	nm
Em Moeda Estrangeira	***2.396,6***	***1.825,3***	***31,3%***	***2.252,1***	***6,4%***
Empréstimo IFC	27,8	43,5	-36,2%	-	nm
Leasing Financeiro	1.533,5	1.420,7	7,9%	1.403,3	9,3%
Senior Notes	835,4	361,0	131,4%	848,9	-1,6%
Endividamento Financeiro, ex-perp.	**3.442,9**	**2.823,8**	**21,9%**	**3.301,3**	**4,3%**
Bônus Perpétuos	297,9	310,1	-3,9%	302,6	-1,6%
Dívida Bruta	**3.741,1**	**3.133,9**	**19,4%**	**3.604,0**	**3,8%**

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

Frota e Plano de Frota

Em 31 de dezembro de 2010, a Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 114 aeronaves e uma frota total de 125 aeronaves, com idade média de 6,8 anos. Nesse trimestre, a GOL recebeu 2 Boeing 737-800NG SFP em substituição de 1 Boeing 737-300 e 2 Boeing 737-800.

Frota Operacional	Assentos[1]	4T10	4T09	Var.#	3T10	Var.#
Voos Regulares						
B737-300	141	-	3	(3)	1	(1)
B737-700 NG	144	40	43	(3)	40	-
B737-800 NG	177	15	18	(3)	15	-
B737-800 NG SFP	187	55	44	11	52	3
Subtotal	**18.280**	***110***	***108***	***2***	***108***	***2***
Fretamentos	**Assentos[2]**	**4T10**	**4T09**	**Var.#**	**3T10**	**Var.#**
B767-300 ER	218	4	-	4	4	-
Total Operacional[2]	**19.152**	**114**	***108***	**6**	**112**	**2**
Não Operacional	**Assentos[1]**	**4T10**	**4T09**	**Var.#**	**3T10**	**Var. #**
B737-300[3]	141	3	8	(4)	3	-
B737-700 NG	144	2	0	2	2	-
B737-800 NG	177	4	5	(2)	2	2
B737-800 NG SFP	187	-	-	-	-	-
B767-300 ER [3]	218	2	6	(4)	2	-
Sub Total[4]	**1.501**	**11**	**19**	**(8)**	**9**	**2**
Total	**20.653**	**125**	**127**	**(2)**	**121**	**4**

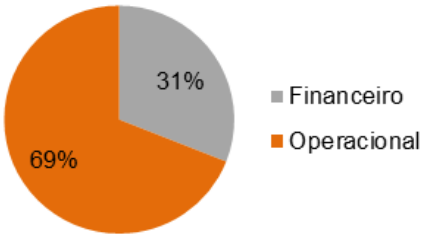
(1) Total de assentos no 4T10

(2) Inclui aeronaves da malha aérea regular (B737) e de fretamento (B767).

(3) Das 3 aeronaves B737-300 excluídas da frota operacional, porém ainda consideradas na frota total, se encontram paradas na frota não-operacional em fase final de devolução. Essas aeronaves já não se encontram mais na frota total da Companhia em 2011.

(4) Dos 6 B767-300/200, 1 encontra-se sub-arrendada (*sub-lease*) para uma empresa Norte-Americana e outra sub-arrendada (*wet-lease*) para uma empresa Brasileira para voos entre o Brasil e Angola. As demais 4 aeronaves B767-300/200 foram reintegradas à frota operacional para a crescente demanda de voos de fretamento de longa distância.

Distribuição da frota entre leasing financeiro e operacional



A frota é atualmente 100% arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Do total de 125 aeronaves, 86 estavam sob o regime operacional e 39 em arrendamentos financeiros, sendo que destas, 33 aeronaves possuem opção de compra ao final do contrato.

Plano de Frota Operacional	2011	2012	2013	2014	2015
B737-700 NG	40	40	40	40	40
B737-800 NG*	75	79	81	85	91
Total	**115**	**119**	**121**	**125**	**131**

** inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)*

Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R$MM)	2010	2011	2012	2013	2014	>2014	Total
Pre Delivery Deposits	191,2	402,0	478,8	444,1	360,9	67,0	1.943,9
Compromissos com aquisição de aeronaves*	882,9	386,0	2.107,4	3.380,7	2.944,6	6.726,1	16.427,8
Total	**1.074,1**	**788,0**	**2.586,2**	**3.824,7**	**3.305,6**	**6.793,1**	**18.371,7**

** Preços de lista*

Investimentos

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram R$67,7 milhões, sendo 58% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (*Pre Delivery Deposits*) para serem entregues em 2011 a 2013. As aquisições de peças representaram 28%; e investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção do 3º hangar) em Confins (Minas Gerais), totalizaram cerca de 14%. No acumulado no ano, os investimentos somaram R$462,3 milhões, sendo 63% em aquisição de aeronaves, 30% em compra de peças e 4% em bases, TI e expansão do centro de manutenção. A expectativa de investimentos para o ano de 2011 é entre aproximadamente R$500 a R$550 milhões.

Composição Acionária

	ON	%	PN	%	Total	%
Fundo de Investimento em Participações Volluto	137.032.718	100,0	35.963.279	27,0	172.995.997	64,0
Conselho	16	-	1.891.842	1,4	1.891.858	0,7
Ações em Tesouraria	-	-	454.425	0,3	454.425	0,2
Mercado	-	-	94.994.388	71,3	94.994.388	35,1
Total	**137.032.734**	**100,0**	**133.303.934**	**100,0**	**270.336.668**	**100,0**

Sumário das Projeções Financeiras 2011

Projeções Financeiras 2011	Cenários	
	Pior	Melhor
Crescimento do PIB Brasileiro	4,0%	5,0%
Crescimento da Demanda no Mercado Doméstico (% RPKs)	10,0%	15,0%
Crescimento de Oferta em relação ao PIB	0,75x	1,0x
Passageiros Transportados GOL (milhões)	33	36
Capacidade (Oferta) GOL (ASKs bilhões)	48,0	51,5
Frota Operacional (fim do período)	115	115
Yield (R$ centavos)	19,5	21,0
RPK, Sistema (bilhões)	32,0	35,0
Decolagens (000)	315	340
CASK ex-combustível (R$ centavos)	8,9	8,5
Litros Consumidos (bilhões)	1,50	1,65
Preço do Combustível (R$/litro)	1,83	1,60
WTI Médio (US$/barril)	93	82
Taxa de Câmbio Média (R$/US$)	1,80	1,70
Margem Operacional (EBIT)	11,5%	14,0%

O comentário completo do release sobre as projeções financeiras da GOL pode ser encontrado no site www.voegol.com.br/ri, *seção notícias aos investidores – press releases*, ou clicando aqui.

Contatos

Relações com Investidores

Leonardo Pereira
Rodrigo Alves
Raquel Kim
Mario Liao

Tel.: (11) 2128-4700

E-mail: ri@golnaweb.com.br

Website: www.voegol.com.br/ri

Comunicação Corporativa
Tel.: (11) 2128-4413
E-mail: comcorp@golnaweb.com.br

Assessoria de Imprensa
Edelman (EUA e Europa):
Meaghan Smith e Robby Corrado
Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484
E-mail: meaghan.smith@edelman.com
ou robby.corrado@edelman.com

GOLL4 NÍVEL2 BM&FBOVESPA

GOL LISTED NYSE

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, oferece mais de 900 voos diários para 59 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e 14 mercados internacionais na América do Sul e Caribe. A Companhia opera uma frota jovem e moderna de Boeing 737 *Next Generation*, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com altos índices de utilização e eficiência. Sempre empenhada em buscar soluções inovadoras por meio do uso de tecnologia de última geração, a Companhia – com as marcas GOL, Varig, Gollog, Smiles e VoeFácil – oferece aos clientes facilidade de compra, ampla oferta de serviços complementares e a melhor relação custo-benefício do mercado.

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

Balanço Patrimonial (R$`000) IFRS	4T10	3T10	4T09
Ativo	**9.063.847**	**8.793.816**	**8.720.120**
Circulantes	***2.704.852***	***2.488.915***	***2.403.204***
Disponibilidades	1.955.858	1.159.849	1.382.408
Aplicações financeiras	22.606	457.878	40.444
Caixa restrito	-	150.015	18.820
Contas a receber	303.054	317.058	519.308
Estoques	170.990	157.095	137.959
Impostos a recuperar	88.143	112.971	86.125
Depósitos	-	-	50.429
Despesas antecipadas	123.003	94.474	124.728
Outros créditos e valores	41.198	39.575	42.983
Ativos Não-Circulantes	***4.728.145***	***4.599.576***	***4.557.498***
Imobilizado	3.460.968	3.328.034	3.325.713
Intangível	1.267.177	1.271.542	1.231.785
Outros Ativos Não-Circulante	***1.630.850***	***1.705.325***	***1.759.418***
Despesas antecipadas	54.201	56.544	63.574
Depósitos	715.377	1.127.015	1.178.375
Impostos diferidos	817.545	852.075	866.136
Caixa restrito	34.500	33.823	7.264
Outros créditos e valores	9.227	9.103	17.304
Passivo e Patrimônio Líquido	**9.063.847**	**8.793.816**	**8.720.120**
Circulante	***1.659.864***	***1.563.596***	***2.439.258***
Empréstimos e financiamentos	346.008	337.648	591.695
Fornecedores	215.792	171.540	362.382
Obrigações trabalhistas	205.993	228.670	233.162
Obrigações fiscais	58.197	44.456	57.277
Taxas e tarifas aeroportuárias	85.140	77.694	76.331
Transportes a executar	517.006	453.923	561.347
Provisões	55.967	28.347	66.259
Programa de milhagem	26.200	65.276	92.541
Adiantamento de clientes	24.581	51.345	126.059
Dividendos a pagar	51.450	577	186.416
Outras obrigações	73.530	104.120	85.789
Passivos não circulantes	***4.474.814***	***4.394.894***	***3.670.876***
Empréstimos e financiamentos	3.395.080	3.266.333	2.542.167
Programa de milhagem	181.456	190.387	221.414
Adiantamento de clientes	33.262	39.961	64.087
Impostos diferidos	642.185	621.111	562.303
Provisões	88.911	85.897	76.834
Obrigações fiscais	99.715	99.753	88.642
Outras obrigações	34.205	91.452	115.429
Patrimônio líquido	***2.929.169***	***2.835.326***	***2.609.986***
Ações emitidas	2.315.655	2.182.007	2.194.794
Reservas de capital	60.263	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(11.887)	(11.887)	(11.887)
Outras Reservas	11.073	3.774	818
Lucros (prejuízos) retidos	554.065	601.169	365.998

Demonstrações do Resultado (R$'000) IFRS	4T10	4T09	% Var.	3T10	% Var.	2010	2009	% Var.
Receita Operacional Líquida	**1.869.841**	**1.617.649**	**15,6%**	**1.788.935**	**4,5%**	**6.979.447**	**6.025.382**	**15,8%**
Transporte de passageiros	1.697.951	1.405.130	20,8%	1.601.145	6,0%	6.277.657	5.306.530	18,3%
Transporte de cargas e outros	171.890	212.519	-19,1%	187.790	-8,5%	701.790	718.852	-2,4%
Custos e Despesas Operacionais	**(1.607.935)**	**(1.498.484)**	**7,3%**	**(1.601.736)**	**0,4%**	**(6.281.652)**	**(5.612.090)**	**11,9%**
Pessoal	(343.922)	(299.788)	14,7%	(312.472)	10,1%	(1.252.402)	(1.100.953)	13,8%
Combustível de aviação	(584.630)	(451.872)	29,4%	(580.096)	0,8%	(2.287.410)	(1.813.104)	26,2%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(138.887)	(144.444)	-3,8%	(130.403)	6,5%	(555.645)	(650.683)	-14,6%
Seguros de aeronaves	(11.705)	(11.811)	-0,9%	(11.490)	1,9%	(47.757)	(56.324)	-15,2%
Comerciais e publicidade	(106.783)	(94.079)	13,5%	(90.713)	17,7%	(367.757)	(364.551)	0,9%
Tarifas de pouso e decolagem	(92.928)	(74.613)	24,5%	(83.658)	11,1%	(331.883)	(312.637)	6,2%
Prestação de serviços	(116.444)	(103.322)	12,7%	(110.883)	5,0%	(427.853)	(381.721)	12,1%
Material de manutenção e reparo	(54.579)	(148.294)	-63,2%	(134.003)	-59,3%	(422.950)	(417.212)	1,4%
Depreciação	(74.221)	(26.446)	180,7%	(63.253)	17,3%	(281.604)	(142.853)	97,1%
Outros	(83.836)	(143.815)	-41,7%	(84.765)	-1,1%	(306.390)	(372.052)	-17,6%
Resultado Operacional (EBIT)	**261.906**	**119.165**	**119,8%**	**187.199**	**39,9%**	**697.795**	**413.292**	**68,8%**
Margem EBIT	*14,0%*	*7,4%*	*+6,6pp*	*10,5%*	*+3,5pp*	*10,0%*	*6,9%*	*+3,1pp*
Outras Receitas (despesas)	**(44.048)**	**(72.718)**	**-39,4%**	**(20.307)**	**116,9%**	**(311.299)**	**342.844**	**-190,8%**
Despesas com juros	(93.427)	(74.696)	25,1%	(84.621)	10,4%	(338.609)	(288.112)	17,5%
Receitas Financeiras de Investimentos	34.447	23.303	47,8%	28.181	22,2%	116.172	42.798	171,4%
Variações monetárias e cambiais	44.339	12.733	248,2%	90.541	-51,0%	46.023	710.725	-93,5%
Resultado líquido de derivativos	(26.530)	3.609	-835,1%	(46.989)	-43,5%	(117.022)	(80.332)	45,7%
Outras despesas, líquidas	(2.878)	(37.667)	-92,4%	(7.419)	-61,2%	(17.863)	(42.235)	-57,7%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	**217.858**	**46.447**	**369,0%**	**166.892**	**30,5%**	**386.496**	**756.136**	**-48,9%**
Imposto de renda	(85.646)	351.377	-124,4%	(56.921)	50,5%	(172.299)	134.696	-227,9%
Lucro (prejuízo) líquido	**132.212**	**397.824**	**-66,8%**	**109.971**	**20,2%**	**214.197**	**890.832**	**-76,0%**
Margem Liquida	*7,1%*	*24,6%*	*-17,5pp*	*6,1%*	*+0,9pp*	*3,1%*	*14,8%*	*-11,7pp*
EBITDA	**336.127**	**145.611**	**130,8%**	**250.452**	**34,2%**	**979.399**	**556.145**	**76,1%**
Margem EBITDA	*18,0%*	*9,0%*	*+9,0pp*	*14,0%*	*+4,0pp*	*14,0%*	*9,2%*	*+4,8pp*
EBITDAR	**475.014**	**290.055**	**63,8%**	**380.855**	**24,7%**	**1.535.044**	**1.206.828**	**27,2%**
Margem EBITDAR	*25,4%*	*17,9%*	*+7,5pp*	*21,3%*	*+4,1pp*	*22,0%*	*20,0%*	*+2,0pp*

Fluxo De Caixa (R$'000) IFRS	**4T10**	**4T09**
Lucro líquido do período	132.212	397.824
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciações e amortizações	74.221	26.446
Provisão para devedores duvidosos	2.055	(14)
Provisão para processos judiciais	9.604	5.650
Provisão (reversão da provisão) para contratos onerosos	(445)	2.080
Provisão para obsolescência do estoque	(172)	4.327
Impostos diferidos	51.243	(351.986)
Remuneração baseadas em ações	4.079	1.011
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(43.305)	(10.248)
Juros sobre empréstimos e outros, líquidos	54.488	482.557
Resultado com instrumentos financeiros, líquido	103.842	19.937
Outras provisões	108.106	13.113
Programa de milhagem	(48.007)	(123.951)
Provisão para devolução de aeronaves	(4.805)	-
Outros itens não monetários	(1.173)	(76.449)
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	11.948	33.871
Estoques	(13.723)	40.520
Depósitos	38.403	74.669
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos e valores	53.341	(39.708)
Outros ativos	3.984	26.987
Fornecedores	44.252	19.537
Transportes a executar	63.083	22.404
Adiantamento de clientes	(33.464)	224.138
Salários, encargos e benefícios	(27.168)	86.357
Taxas e tarifas aeroportuárias	7.446	6.578
Obrigações fiscais	(1.191)	(4.670)
Provisões	(84.318)	(181.160)
Outras obrigações	21.920	192.246
Caixa gerado pelas atividades operacionais	**526.456**	**892.066**
Juros pagos	(25.051)	(186.442)
Imposto de renda pago	(15.736)	(31.156)
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	**485.669**	**674.468**
Atividades de investimentos:		
Aplicações financeiras	127.509	443.361
Caixa restrito	457.201	(197.308)
Pagamentos de imobilizado	2.424	80.055
Aumento do intangível	(1.427)	(2.808)
Caixa líquido gerado pelas atividades de investimentos	**585.707**	**323.300**
Empréstimos	(286.064)	(366.993)
Captações	(844.795)	(655.413)
Pagamentos	558.731	288.420
Dividendos pagos	-	-
Aumento de capital	1.126	608.123
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de financiamento	**(284.938)**	**241.130**
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	9.571	(18.841)
Acréscimo líquido de caixa	**796.009**	**1.220.057**
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.159.849	162.341
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	**1.955.858**	**1.382.398**

Glossário de Termos do Setor Aéreo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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