

# Divulgação dos Resultados

## 4T10

### Teleconferências

---

**Português** ([Clique aqui para acessar](#))

28 de Fevereiro  
11:00 (horário de Brasília)  
9:00h (horário de Nova York)  
Tel.: (11) 3127-4971  
Senha de acesso: TAM

Replay: (11) 3127-4999  
Disponível de 28/02/2011 até 07/03/2011  
Código: 71037110

**Inglês** ([Clique aqui para acessar](#))

28 de Fevereiro  
12:30 (horário de Brasília)  
10:30h (horário de Nova York)  
Tel.: + 1 617.786.2960  
Código: 86281832

Replay: + 1 617-801-6888  
Disponível de 28/02/2011 até 07/03/2011  
Código: 73091910

**São Paulo, 28 de fevereiro de 2011 – (BM&FBOVESPA: TAMM4, NYSE: TAM)** Apresentamos nossos resultados do quarto trimestre de 2010 (4T10). As informações operacionais e financeiras, exceto onde estiver indicado de outra forma, são apresentadas com base em números consolidados e em Reais (R\$), de acordo com os princípios contábeis internacionais, IFRS (International Financial Reporting Standards - emitido pelo IASB).

Com base nos objetivos do CPC 43(R1) de 16 de dezembro de 2010, e da CVM no sentido de que é totalmente indesejável que se tenham dois conjuntos de demonstrações com critérios contábeis distintos e com resultados líquidos e patrimônios líquidos diferentes, a Administração da Companhia optou por alterar a sua política contábil com relação à mensuração dos equipamentos de voo na preparação das demonstrações financeiras consolidadas para ter uma melhor harmonização com as suas demonstrações financeiras individuais, uma vez que o reconhecimento dos efeitos da reavaliação de equipamentos de voo nas demonstrações financeiras individuais da Companhia, base para pagamento de dividendos, é vedada por lei.

Como resultado, em 31 de dezembro 2010, a Administração da Companhia optou por alterar a política contábil com relação à mensuração dos equipamentos de voo. Tal mudança na política contábil tem efeitos nas demonstrações financeiras consolidadas preparadas de acordo com IFRS anteriormente emitidas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2009 e 2008, dessa forma, as informações apresentadas a seguir já contemplam as adequações nas práticas contábeis descritas. Esta alteração tem impacto (i) no demonstrativo de resultado, nas linhas de depreciação e amortização, ganhos e perdas na reavaliação de aeronaves, imposto de renda e contribuição social, e lucro líquido; (ii) e no balanço patrimonial, nas linhas de imobilizado, imposto de renda e contribuição social diferido ativo, reservas de reavaliação e lucros (prejuízos acumulados).

De forma a tornar claros os impactos dessa adequação contábil e com o objetivo de dar mais transparência às nossas demonstrações financeiras, tomamos a decisão de distribuir o impacto ao longo do ano, de acordo com o período de competência devido, demonstrando os trimestres anteriores de 2010 com seus respectivos impactos nas linhas afetadas.

## Mensagem do Presidente

O ano de 2010 foi marcado por grandes conquistas da nossa companhia e também pelos desafios que enfrentamos e superamos. Cada um dos nossos 28 mil funcionários trabalhou na construção dos alicerces para um novo período de crescimento. Anunciamos a nossa intenção de união com a LAN, ingressamos na Star Alliance, a maior aliança de companhias aéreas do mundo, realizamos a abertura de capital da Multiplus S.A e efetivamos a compra da Pantanal Linhas Aéreas, apenas para citar alguns fatos. Ampliamos ainda mais a nossa atuação nacional e internacional. Conquistamos novos mercados e melhoramos nossa performance.

Em um ano pontuado por fatos históricos, em agosto, anunciamos, juntamente com a LAN, a intenção de união das duas holdings em uma única entidade controladora. A LATAM Airlines Group já nasce como um dos líderes da aviação mundial e poderá competir em igualdade de condições com as melhores empresas internacionais. Juntas, TAM e LAN somam mais de 40 mil funcionários, 280 aviões, 115 destinos, em 23 países, além de oferecer serviços de carga em todo o mundo. TAM e LAN continuarão operando com as marcas existentes e sob suas próprias certificações de operação. A união deve gerar sinergias anuais de aproximadamente 400 milhões de dólares.

Em janeiro de 2011, foram assinados os acordos vinculativos para a união, aprovados pelos respectivos Conselhos de Administração das duas empresas. Agora, a transação está sujeita à aprovação dos órgãos reguladores no Brasil, no Chile e nos outros países onde a LAN possui subsidiárias, assim como à concordância dos acionistas não controladores, por meio da adesão a uma oferta de ações.

Registramos, ao longo do ano, sucessivos recordes históricos em nossas taxas de ocupação (load factor) dos voos internacionais em comparação aos períodos correspondentes dos anos anteriores. No acumulado de 2010, alcançamos o recorde de 79,6% no índice de aproveitamento dos assentos nos voos internacionais. Já a taxa de ocupação no mercado doméstico em todo o ano passado foi de 67,6%, segundo os dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Como parte do nosso processo de expansão internacional, firmamos novos acordos de codeshare com as empresas Continental Airlines (em junho), ANA (em outubro) e US Airways (em novembro), e ampliamos as parcerias já existentes com a Lufthansa e a Swiss Airways. Em maio, iniciamos também 16 novos acordos de FFP (Frequent Flyer Program), além dos 11 que já estavam vigentes, o que ampliou ainda mais os benefícios oferecidos aos clientes do programa TAM Fidelidade. No mercado doméstico, expandimos nosso acordo de codeshare com a regional TRIP (em janeiro), passando a oferecer três novos destinos nacionais aos nossos clientes.

Nosso market share acumulado em 2010 foi de 42,8% no mercado doméstico e de 87,6% no segmento de linhas internacionais operadas por empresas aéreas brasileiras. Transportamos 34,5 milhões de passageiros no período.

Como líderes na região, TAM e LAN fazem um movimento natural, dentro da tendência mundial de consolidação observada no setor aéreo. Acreditamos que esse é o melhor caminho para assegurar o crescimento das companhias, em um cenário de crescente competição.

Em 13 de maio de 2010, celebramos nossa adesão à Star Alliance, a maior aliança global de aviação comercial. Hoje, a rede reúne 27 das maiores companhias aéreas do mundo, que, juntas, operam mais de 21 mil voos diários. Passamos a compartilhar produtos e serviços em mais de 1.100 destinos dos 181 países nos quais a organização opera. A lista de benefícios aos nossos clientes inclui despacho de bagagem até o destino final, conexões mais ágeis e a comodidade de mais de 970 salas VIPs. Outro ponto positivo é a integração do TAM Fidelidade aos programas de passageiros frequentes de todas as companhias membros da aliança.

O cenário positivo no âmbito mundial, somado à nossa estratégia de investir nas rotas para o exterior, resultou em um período excelente para nossa atuação internacional. Em 2010, a demanda de viagens de brasileiros para outros países mostrou-se aquecida, estimulada pela valorização do real frente ao dólar e ao euro. No sentido inverso, a procura de estrangeiros por destinos no Brasil também se manteve forte, impulsionada pela recuperação da economia global. Inauguramos cinco rotas internacionais: Frankfurt e Londres, partindo do Rio de Janeiro; Miami, saindo de Brasília e Belo Horizonte; e São Paulo-Bogotá, cidade para a qual ainda não oferecíamos voos diretos.

Encerramos o ano com 151 aeronaves, a maior frota de aeronaves de passageiros que uma companhia aérea brasileira já teve. Pela quarta vez, renovamos nossa certificação internacional IOSA (IATA Operational Safety Audit), o mais completo e aceito atestado internacional de segurança operacional na aviação civil.

Em 2010, constatamos uma mudança no perfil de passageiros, com a migração de viajantes de ônibus para o transporte aéreo, principalmente em viagens acima de 800 quilômetros. Outro fator importante para a ampliação do mercado é o fortalecimento da economia brasileira nos últimos anos, que aumentou o poder de consumo no país. Acreditamos que grande parte do crescimento do nosso setor para os próximos anos será proveniente dos brasileiros das classes emergentes que voarão pela primeira vez.

Diante dessa perspectiva, lançamos, em agosto, nosso projeto de varejo, baseado em estudos que mostram a importância estratégica dos clientes que viajam basicamente a lazer. Para conquistar esse público de passageiros entrantes, desenvolvemos ações em três frentes: comunicação (campanha publicitária estrelada pela cantora Ivete Sangalo e outras ações); canais de venda (em que a nossa parceria com as Casas Bahia tem papel relevante); e meios de pagamento (já somos a empresa aérea que oferece o maior número de

possibilidades de pagamento). Oferecemos serviços de qualidade a preços competitivos e queremos mostrar que a TAM é para todos. Esse princípio está plenamente alinhado à nossa Missão: "Ser a companhia aérea preferida das pessoas, com alegria, criatividade, respeito e responsabilidade". Com o novo projeto, foi lançada a assinatura da campanha "Você vai. E vai de TAM".

Passamos por importantes mudanças organizacionais no ano passado, seguindo nosso compromisso com o aprimoramento da governança e com a criação de uma grande corporação de multinegócios ligados à aviação. Em março, foi anunciada a indicação de meu nome para a Presidência da holding TAM S.A., com responsabilidade sobre o desenvolvimento dos negócios adjacentes do grupo e o seu relacionamento institucional. Líbano Miranda Barroso manteve o posto de presidente da TAM Linhas Aéreas, no comando das operações de passageiros e cargas, que compreendem TAM Linhas Aéreas, TAM Airlines (com sede em Assunção, no Paraguai), Pantanal Linhas Aéreas e TAM Viagens; e continuou ocupando o cargo de diretor de Relações com Investidores da TAM S.A. Em maio, Eduardo Gouveia assumiu o cargo de presidente da Multiplus S.A.

Um dos nossos destaques do ano veio também da TAM Viagens, que deu um passo decisivo para seu crescimento com o início da implantação de um novo modelo de negócios, baseado no sistema de franquias. O projeto surgiu da necessidade de promover o crescimento sustentável da rede de lojas, aumentar as vendas e otimizar os custos, além de padronizar o alto nível do serviço. Esperamos chegar a 200 lojas até o final de 2011 e aumentar consideravelmente nossa receita. Em mais uma ação afinada com a elevação do poder de consumo das classes emergentes, firmamos um contrato com a Caixa Econômica Federal para financiar pacotes turísticos a clientes pessoa física do banco, correntistas ou não, diretamente nas lojas da TAM Viagens, nossa operadora de turismo, oferecendo a esse público, novas opções de lazer com parcelamentos em até 24 meses.

Criado em junho de 2009 como uma unidade de negócios, o Multiplus se tornou uma empresa independente em outubro daquele ano e, em fevereiro de 2010, abriu capital na BM&FBOVESPA. Desde a abertura do capital, as ações do Multiplus praticamente dobraram de valor. Hoje, a empresa reúne aproximadamente 150 parceiros, sendo 14 de coalizão e os demais de acúmulo, que beneficiam mais de 8 milhões de clientes cadastrados. Em 2010, sete empresas somaram-se ao grupo de parceiros de coalizão. Em agosto, o Multiplus implementou sua nova plataforma tecnológica, a Siebel Loyalty, por meio da qual passou a gerenciar as suas operações e possibilitar a gestão de programas de fidelização de empresas parceiras que tenham interesse em terceirizar a operação de seus programas de relacionamento com clientes frequentes, como ocorreu com o TAM Fidelidade. O Multiplus encerrou 2010 com faturamento de R\$ 1,1 bilhão e lucro de R\$ 118,4 milhões.

Em 2010, prosseguimos explorando o potencial de crescimento da Pantanal Linhas Aéreas, cuja aquisição pela TAM S.A. foi aprovada em março pela ANAC

(Agência Nacional de Aviação Civil). Reformulamos e ampliamos a malha aérea da companhia, aumentando de sete para 20 as cidades atendidas ao final do ano. Em agosto, a Pantanal teve sua logomarca atualizada, ganhando um visual mais moderno e alinhado com a identidade do grupo TAM. Em dezembro, os voos da companhia passaram a ser elegíveis para acúmulo de pontos Multiplus no programa TAM Fidelidade.

Em 2010, o Centro Tecnológico da TAM, nossa unidade de MRO (Maintenance, Repair and Overhaul), conquistou novas certificações das autoridades aeronáuticas de Canadá (em agosto), Argentina, Equador e Antilhas Holandesas (todas em março) para prestar serviços de manutenção em aeronaves com matrícula nesses países e seus componentes. Em julho, fomos certificados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para realizar serviços de manutenção pesada em aeronaves ATR-42, o que permitiu que assumíssemos integralmente os checks dos aviões da Pantanal. Além disso, tivemos a nossa certificação renovada pela autoridade aeronáutica dos Estados Unidos, a Federal Aviation Administration (FAA), para realizar a manutenção de aeronaves matriculadas nesse país, o que amplia o leque de serviços oferecidos pelo MRO.

Como reflexo da especialização do nosso centro de manutenção, durante o ano passado, o MRO registrou um aumento de 7% no atendimento a aeronaves, chegando a 131 checks, que demandaram um total de 436.016 horas de trabalho, 16% a mais do que o somado em 2009. Em dezembro, nosso Centro Tecnológico realizou, pela primeira vez, manutenção simultânea em cinco aeronaves de clientes: o Avião Presidencial, Airbus ACJ (Airbus Corporate Jetliner); dois Fokker 100 - um da Avianca e outro da Dutch Antilles Express (DAE) das Antilhas Holandesas; um ATR 42 da TRIP Linhas Aéreas; e um A319 da LAN. Isso é mais uma prova de que nossas instalações estão plenamente capacitadas para realizar serviços de manutenção tanto para a nossa companhia como para outras grandes empresas.

Também tivemos um ano excepcional para a TAM Cargo, nossa unidade de cargas, com um incremento de 18,8% no faturamento em comparação ao resultado obtido em 2009. Registramos ainda, no mesmo período, um crescimento de 28% do peso total de cargas transportadas nos mercados doméstico e internacional. Além disso, ampliamos ainda mais a nossa infraestrutura, com o início da operação do terminal de cargas domésticas em Petrolina (PE), em novembro, fortalecendo nosso posicionamento em Pernambuco e no Nordeste, região estratégica para nosso negócio. Outro destaque foi o lançamento da Big Box, uma inovadora embalagem especialmente desenvolvida para o transporte de encomendas que amplia nosso nível de excelência operacional, melhora a ergonomia na operação, trazendo benefícios para os funcionários, e contribui para o controle de custos.

A TAM Airlines, nossa subsidiária baseada no Paraguai, atingiu no ano passado o recorde em vendas e tráfego de passageiros naquele país, com 63% do market share e um crescimento significativo na taxa de ocupação, que chegou a 73%, contra os 65% registrados no ano anterior. Contribuíram para esse resultado os lançamentos de produtos e serviços, como os fretamentos para

Florianópolis durante a temporada de verão 2010/2011; a inauguração de uma frequência diária de Assunção até o Aeroporto Jorge Newberry (Aeroparque) em Buenos Aires, com continuação até o Rio de Janeiro e outra frequência para São Paulo via Ezeiza. Outros destaques da empresa foram sua entrada na Star Alliance, em conjunto com a TAM Linhas Aéreas, e o patrocínio ao Bicentenário da Independência do Paraguai.

2010 foi marcado também por eventos naturais que afetaram nossas operações, como o terremoto no Chile (em fevereiro), a erupção de um vulcão na Islândia (em abril) e as nevascas nos Estados Unidos e na Europa (em dezembro). Diante dessas contingências, buscamos fornecer a melhor assistência aos nossos clientes. Esses esforços — especialmente das equipes de Operações, como os times de aeroportos e a tripulação, a quem agradeço — foram recompensados por inúmeras manifestações de reconhecimento dos nossos passageiros, o que comprova a força do nosso Espírito de Servir, especialmente nos momentos de dificuldade.

Nosso compromisso com a excelência foi reconhecido em algumas homenagens que recebemos com alegria. Lideramos o ranking de Transportes na 37ª edição das Melhores e Maiores da revista EXAME. Fomos também a companhia aérea mais lembrada pelos brasileiros no Folha Top of Mind e a empresa aérea mais admirada na pesquisa da revista Carta Capital. Além disso, fomos eleitos a melhor companhia aérea brasileira pelos leitores da revista Viagem e Turismo, da Editora Abril, e escolhidos como a marca preferida dos moradores do Rio de Janeiro na categoria “Companhias Aéreas”, em pesquisa encomendada pelo jornal O Globo. Finalmente, segundo o Ranking Interbrand 2010, figuramos na 17ª posição entre as 25 marcas mais valiosas do país, a colocação mais alta no setor de transporte aéreo.

Internacionalmente, fomos reconhecidos com a melhor Classe Executiva da América do Sul pela revista Business Traveler; melhor companhia aérea entre o Reino Unido e a América do Sul no Travel Agents Choice Awards; e melhor revista de bordo do mundo (TAM Nas Nuvens) no Passenger Choice Awards. Pela segunda vez consecutiva, recebemos do Airfinance Journal o prêmio Latin America Deal of the Year 2009 por nossa operação de emissão de US\$ 300 milhões em bônus, anunciada em outubro de 2009. Também pelo segundo ano seguido, fomos reconhecidos como a melhor companhia da América Latina na administração de combustível para aviação na 14ª edição do Armbrust Awards, realizado pelo Armbrust Aviation Group. Recebemos ainda, pelo terceiro ano consecutivo, o Aircraft Leasing Deal of The Year, promovido pela revista Jane’s Transport, por ter

Marco Antonio Bologna  
Presidente  
TAM S.A.

sido a companhia aérea da América Latina que obteve condições econômicas mais favoráveis para financiar três aeronaves A319, contratadas no ano passado junto à Airbus por meio de leasing operacional. A transação também foi reconhecida como a mais inovadora do ano pela mesma publicação.

A inovação também foi uma das marcas da nossa atuação em 2010. Em novembro, realizamos o primeiro voo experimental da América Latina utilizando biocombustível de aviação produzido a partir do óleo de pinhão manso, obtido de matéria-prima nacional. Nosso voo teste, realizado com uma aeronave A320, teve duração de 45 minutos e tivemos uma excelente performance, inclusive com redução de consumo de combustível. Estudamos, em longo prazo, a substituição gradual do querosene vindo do petróleo que utilizamos hoje por um novo bioquerosene. Com isso, teremos um impacto positivo na redução das emissões de carbono.

Em outubro, demos mais um passo pioneiro na aviação brasileira: passamos a oferecer, em parceria com a On Air, um sistema que permite que os passageiros utilizem seus celulares durante os voos para transmissão de voz e dados (internet e mensagens de texto). Somos a primeira empresa das Américas a oferecer o serviço, inicialmente disponível em algumas rotas. Neste ano, ampliaremos a oferta com a implantação do sistema em mais 26 aeronaves. Outra ação de destaque, utilizando novas tecnologias, foi o lançamento, em setembro, do primeiro check-in pelo celular na América do Sul. Implementamos um projeto-piloto nos aeroportos de Ribeirão Preto (SP) e São José do Rio Preto (SP), que permite que os passageiros façam o check-in totalmente sem papel, dispensando a impressão do cartão de embarque.

Enquanto implementamos inovações em várias frentes, preservamos o nosso passado. Acreditamos que a nossa cultura, sintetizada pelo Espírito de Servir, é o que nos levará ao futuro. Com essa visão, em junho do ano passado, reabrimos o Museu TAM, em São Carlos, no interior de São Paulo, uma obra que nos enche de orgulho. Agora, o museu está mais interativo, além de contar com melhor infraestrutura, oferecendo maior conforto aos visitantes. O Museu TAM dedica-se a preservar para as futuras gerações a história da aviação. Gostamos de dizer que o Museu é a materialização da nossa Paixão por Voar e Servir. Mas o importante é que ela não fica apenas guardada lá. Está presente em tudo o que fazemos e no nosso compromisso com a segurança e com a qualidade, que renovamos neste novo período de 2011.

## Dividendo Mínimo Obrigatório

Com base no lucro líquido apresentado de R\$ 637,4 milhões, calculamos os dividendos respeitando o mínimo obrigatório de 25%, atingindo R\$ 151,4 milhões referentes ao exercício de 2010, equivalentes a R\$ 1,00 por ação. Com base no preço por ação de R\$ 34,55, nosso dividend yield é de 2,9%.

(Em milhões de Reais, exceto quando indicado)	Jan - Dez 2010
Lucro líquido	637,4
Reserva legal	(31,9)
Base para distribuição de dividendos	605,5
<b>Dividendo mínimo obrigatório</b>	<b>151,4</b>
Quantidade de ações <sup>1</sup> (em milhões de ações)	151,2
Preço por ação <sup>2</sup> (em R\$)	34,55
<b>Dividendo por ação (em R\$)</b>	<b>1,00</b>
Dividend yield <sup>3</sup> (%)	2,9%
Lucro por ação <sup>4</sup> (em R\$)	4,2

<sup>1</sup> Média ponderada da quantidade de ações em circulação

<sup>2</sup> Preço da ação de 24 de fevereiro de 2011 ao valor de R\$ 34,55

<sup>3</sup> O Dividend Yield é calculado com base no preço da ação de 24 de fevereiro de 2011 ao valor de R\$ 34,55

<sup>4</sup> Lucro por ação proposto, considera as ações em tesouraria de 31 de dezembro de 2010

## LATAM

Em 13 de agosto, anunciamos, juntamente com a LAN, a intenção de união das duas holdings em uma única entidade controladora. Logo em seguida deu-se início o período de diligências, que foi concluído sem ressalvas entre as partes. A estrutura da transação foi apresentada à autoridade brasileira – ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) – em 20 de outubro. Em 18 de janeiro de 2011, foram assinados os acordos vinculativos para a união, constando o Implementation Agreement e Exchange Offer Agreement, por meio dos quais encontram-se regulados os termos e condições definitivos para a realização da associação contemplada no memorando de entendimento.

Como próximos passos para a conclusão da operação, temos: (i) aprovações regulatórias, incluindo a ANAC, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) no Brasil e seus equivalentes no Chile e nos Estados Unidos e as autoridades antitrust no Brasil, Chile, Espanha, Alemanha, Itália e Argentina; (ii) aprovações do acionistas em assembleias a serem realizadas no Brasil e no Chile; e (iii) realização da oferta de troca e fechamento do capital da TAM SA, onde serão oferecidos 0,9 ação LATAM para cada ação da TAM.

## Mercado de Aviação

	4T10	4T09	4T10 vs 4T09	3T10	4T10 vs 3T10	Jan - Dez 2010	Jan - Dez 2009	Varição
<b>Mercado Doméstico</b>								
Indústria								
ASK (milhões)	27.327	23.158	18,0%	25.759	6,1%	102.030	86.471	18,0%
RPK (milhões)	19.427	16.435	18,2%	18.440	5,4%	70.210	56.864	23,5%
Load Factor (%)	71,1	71,0	0,1 p.p.	71,6	-0,5 p.p.	68,8	65,8	3,1 p.p.
<b>Mercado Internacional</b>								
Indústria								
ASK (milhões)	8.065	7.100	13,6%	8.421	-4,2%	30.768	28.228	9,0%
RPK (milhões)	6.336	5.234	21,0%	6.845	-7,4%	23.500	19.522	20,4%
Load Factor (%)	78,6	73,7	4,8 p.p.	81,3	-2,7 p.p.	76,4	69,2	7,2 p.p.

### Mercado doméstico

A indústria apresentou crescimento na oferta (em ASKs) de 18,0%, quando comparamos o 4T10 ao mesmo período do ano anterior, e crescimento de 18,2% na demanda (em RPKs), no mesmo período. Como consequência, a taxa de ocupação da indústria apresentou uma suave elevação de 0,1 p.p., atingindo 71,1% no 4T10 versus 71,0% no 4T09.

O quarto trimestre é sazonalmente o segundo mais forte do ano em termos de demanda, pois combinamos os passageiros viajantes a negócios dos meses de outubro e novembro com a alta temporada para passageiros que viajam a lazer nos meses de novembro e dezembro.

### Mercado internacional

A indústria apresentou um crescimento na oferta (em ASKs) de 13,6% comparando o 4T10 com o 4T09, ao passo que a demanda (em RPKs) cresceu 21,0% no mesmo período. Esses fatores levaram a uma elevação significativa na taxa de ocupação da indústria de 4,8 p.p., de 73,7% para 78,6%, no 4T09 e 4T10, respectivamente.

No quarto trimestre a demanda de passageiros entre o Brasil e o exterior manteve-se alta e consistente, estimulada pelo fortalecimento do real, sendo refletida em altas taxas de ocupação durante todo o período. Outro fator importante para o crescimento do mercado internacional é o fortalecimento do Brasil como uma potência mundial estimulando o fluxo de passageiros que viajam a negócios.

## Resultados Financeiros

Nos quadros abaixo todos os valores demonstrados estão **conforme os princípios contábeis internacionais, IFRS** e foram originalmente calculados em reais. Desta forma, (i) os resultados da soma e divisão de alguns valores constantes nos quadros podem não corresponder aos totais apresentados nos mesmos devido ao seu arredondamento, (ii) o resultado das variações percentuais pode apresentar divergências demonstradas.

Em 31 de dezembro 2010, a Administração da Companhia optou por alterar a política contábil com relação à mensuração dos equipamentos de voo. Tal mudança na política contábil tem efeitos nas demonstrações financeiras consolidadas preparadas de acordo com IFRS anteriormente emitidas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2009 e 2008, dessa forma, as informações apresentadas a seguir já contemplam as adequações nas práticas contábeis descritas. Esta alteração tem impacto (i) no demonstrativo de resultado, nas linhas de depreciação e amortização, ganhos e perdas na reavaliação de aeronaves, imposto de renda e contribuição social, e lucro líquido; (ii) e no balanço patrimonial, nas linhas de imobilizado, imposto de renda e contribuição social diferido ativo, reservas de reavaliação e lucros (prejuízos acumulados).

### Principais indicadores financeiros e operacionais

(Em Reais, exceto quando indicado)	4T10	4T09	4T10 vs 4T09	3T10	4T10 vs 3T10	Jan - Dez 2010	Jan - Dez 2009	Variação
Receita Líquida (milhões)	3,224.6	2,497.0	29.1%	2,938.8	9.7%	11,378.7	9,765.5	16.5%
Despesas Operacionais Totais (milhões)	3,006.4	2,402.4	25.1%	2,258.2	33.1%	10,401.7	9,555.6	8.9%
Receita Líquida Ajustada (milhões)	3,224.6	2,497.0	29.1%	2,898.9	11.2%	11,338.8	9,765.5	16.1%
Despesas Operacionais Totais Ajustadas (milhões)	3,006.4	2,402.4	25.1%	2,623.0	14.6%	10,766.5	9,555.6	12.7%
EBIT (milhões)	218.2	94.5	130.8%	680.6	-67.9%	977.0	209.9	365.5%
EBIT Margem %	6.8	3.8	3.0 p.p.	23.2	-16.4 p.p.	8.6	2.1	6.4 p.p.
EBIT Ajustado (milhões)	218.2	94.5	130.8%	275.9	-20.9%	572.3	209.9	172.7%
EBIT Ajustado Margem %	6.8	3.8	3.0 p.p.	9.5	-2.8 p.p.	5.0	2.1	2.9 p.p.
EBITDA (milhões)	394.4	261.9	50.6%	857.5	-54.0%	1,676.8	812.3	106.4%
EBITDA Margem %	12.2	10.5	1.7 p.p.	29.2	-16.9 p.p.	14.7	8.3	6.4 p.p.
EBITDA Ajustado (milhões)	394.4	261.9	50.6%	452.7	-12.9%	1,272.0	812.3	56.6%
EBITDA Ajustado Margem %	12.2	10.5	1.7 p.p.	15.6	-3.4 p.p.	11.2	8.3	2.9 p.p.
EBITDAR (milhões)	507.0	373.3	35.8%	975.2	-48.0%	2,147.8	1,362.0	57.7%
EBITDAR Margem	15.7	15.0	0.8 p.p.	33.2	-17.5 p.p.	18.9	13.9	4.9 p.p.
EBITAR Ajustado (milhões)	507.0	373.3	35.8%	570.4	-11.1%	1,743.0	1,362.0	28.0%
EBITAR Ajustado Margem %	15.7	15.0	0.8 p.p.	19.7	-0.2 p.p.	15.4	13.9	1.4 p.p.
Lucro Líquido (milhões)	150.6	139.6	7.9%	733.5	-79.5%	637.4	1,246.8	-48.9%
Lucro Líquido Ajustado (milhões)	150.6	139.6	7.9%	294.0	-48.8%	197.9	1,246.8	-84.1%
Resultado por Ação (reais)	1.0	0.9	3.9%	4.9	-80.2%	4.1	8.3	-50.8%
Resultado por Ação Ajustado (reais)	1.0	0.9	3.9%	2.0	-50.6%	1.3	8.3	-84.7%
RASK Geral (centavos) <sup>1</sup>	16.9	14.9	13.4%	16.0	6.0%	15.9	15.1	5.4%
RASK Doméstico (centavos)	12.7	13.3	-4.4%	12.7	-0.2%	12.6	13.3	-5.4%
RASK Geral Ajustado (centavos) <sup>1</sup>	16.9	14.9	13.4%	15.7	7.4%	15.9	15.1	5.1%
RASK Doméstico Ajustado (centavos)	12.7	13.3	-4.4%	12.4	2.3%	12.6	13.3	-5.4%
RASK Internacional (centavos)	11.6	9.8	18.2%	12.6	-8.1%	11.9	10.3	15.4%
RASK Internacional USD (centavos)	6.8	5.6	21.1%	7.2	-5.3%	6.8	5.2	31.0%
Yield Geral (centavos) <sup>1</sup>	24.0	21.7	10.5%	21.8	10.1%	22.9	23.0	-0.1%
Yield Doméstico (centavos)	19.2	20.4	-5.8%	18.6	3.5%	19.8	21.6	-8.4%
Yield Internacional (centavos)	14.5	13.0	11.8%	15.2	-4.6%	15.1	14.3	5.8%
Yield Internacional USD (centavos)	8.5	7.5	14.5%	8.7	-2.3%	8.6	7.1	20.1%
Load Factor %	73.3	71.4	1.9 p.p.	75.2	-1.9 p.p.	71.9	68.2	3.7 p.p.
Load Factor Doméstico %	69.3	68.8	0.5 p.p.	70.3	-1.0 p.p.	67.5	65.4	2.1 p.p.
Load Factor Internacional %	79.9	75.5	4.3 p.p.	82.7	-2.9 p.p.	79.0	72.4	6.6 p.p.
CASK (centavos)	15.8	14.3	9.9%	12.3	28.6%	14.5	14.8	-1.5%
CASK exceto combustível (centavos)	10.9	10.0	8.5%	7.5	44.7%	9.7	10.5	-7.7%
CASK Ajustado (centavos)	15.8	14.3	9.9%	14.2	10.7%	15.1	14.8	2.0%
CASK exceto combustível Ajustado (centavos)	10.9	10.0	8.5%	9.5	14.5%	10.2	10.5	-2.9%
CASK USD (centavos)	9.3	8.3	12.6%	7.0	32.6%	8.3	7.4	15.7%
CASK USD exceto combustível (centavos)	6.4	5.8	11.1%	4.3	49.2%	5.5	5.3	10.2%
CASK USD Ajustado (centavos)	9.3	8.3	12.6%	8.1	14.1%	8.6	7.4	15.7%
CASK USD exceto combustível Ajustado (centavos)	6.4	5.8	11.1%	5.4	18.0%	5.8	5.3	10.2%

Obs 1: RASK é líquido de impostos e Yield é bruto de impostos

Obs 2: Valores ajustados no 3T10 desconsiderando-se o efeito pontual da reversão do adicional tarifário

<sup>1</sup> Considera receitas de passageiros, cargas e outras

## Demonstrativo de resultado

(Em milhões de Reais)	4T10	4T09	4T10 vs 4T09	3T10	4T10 vs 3T10	Jan - Dez 2010	Jan - Dez 2009	Varição
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>3.349,7</b>	<b>2.594,5</b>	<b>29,1%</b>	<b>3.014,5</b>	<b>11,1%</b>	<b>11.798,8</b>	<b>10.139,1</b>	<b>16,4%</b>
Receitas de passageiros	2.413,7	2.072,5	16,5%	2.369,0	1,9%	9.155,4	8.152,6	12,3%
Doméstica	1.580,6	1.432,8	10,3%	1.465,7	7,8%	5.870,9	5.468,6	7,4%
Internacional	833,2	639,8	30,2%	903,4	-7,8%	3.284,5	2.684,0	22,4%
Carga	295,8	275,0	7,6%	276,2	7,1%	1.112,7	936,3	18,8%
Doméstica	139,8	125,4	11,5%	128,3	8,9%	510,8	447,0	14,3%
Internacional	156,0	149,6	4,3%	147,8	5,6%	601,9	489,3	23,0%
Outras receitas operacionais	640,1	247,0	159,2%	369,3	73,3%	1.530,7	1.050,2	45,8%
Parcerias com Programa Fidelidade	80,2	113,7	-29,4%	58,6	37,0%	381,5	539,0	-29,2%
Fidelidade (resgate de pontos Multiplus)	220,1	0,0	-	141,1	56,0%	444,9	0,0	-
Agenciamento de viagens e turismo	19,8	12,8	54,9%	14,3	38,1%	61,5	59,6	3,2%
Outros (inclui Bilhetes vencidos)	320,0	120,6	165,4%	155,3	106,1%	642,8	451,6	42,3%
Impostos e outras deduções	(125,1)	(97,5)	28,2%	(75,7)	65,2%	(420,1)	(373,6)	12,4%
<b>Receita líquida operacional</b>	<b>3.224,6</b>	<b>2.497,0</b>	<b>29,1%</b>	<b>2.938,8</b>	<b>9,7%</b>	<b>11.378,7</b>	<b>9.765,5</b>	<b>16,5%</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>								
Combustíveis	(934,3)	(724,9)	28,9%	(875,1)	6,8%	(3.451,2)	(2.741,3)	25,9%
Vendas e marketing	(290,3)	(251,8)	15,3%	(231,6)	25,3%	(959,8)	(854,7)	12,3%
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(112,7)	(111,4)	1,1%	(117,7)	-4,3%	(471,0)	(549,8)	-14,3%
Pessoal	(678,4)	(472,1)	43,7%	(577,1)	17,5%	(2.328,4)	(1.985,2)	17,3%
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(153,1)	(102,0)	50,1%	(132,8)	15,3%	(612,3)	(640,4)	-4,4%
Serviços de terceiros	(191,3)	(222,5)	-14,0%	(193,6)	-1,2%	(773,3)	(787,6)	-1,8%
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(172,6)	(141,4)	22,1%	(150,4)	14,8%	(609,4)	(585,9)	4,0%
Depreciações e amortizações	(176,2)	(167,4)	5,2%	(176,9)	-0,4%	(699,8)	(602,4)	16,2%
Seguro de aeronaves	(12,6)	(16,0)	-21,4%	(13,1)	-4,0%	(52,0)	(63,7)	-18,4%
Reversão do adicional tarifário	-	-	-	364,9	-	364,9	-	-
Outras	(285,1)	(192,9)	47,8%	(154,8)	84,2%	(809,3)	(744,8)	8,7%
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais</b>	<b>(3.006,4)</b>	<b>(2.402,4)</b>	<b>25,1%</b>	<b>(2.258,2)</b>	<b>33,1%</b>	<b>(10.401,7)</b>	<b>(9.555,6)</b>	<b>8,9%</b>
<b>EBIT</b>	<b>218,2</b>	<b>94,5</b>	<b>130,8%</b>	<b>680,6</b>	<b>-67,9%</b>	<b>977,0</b>	<b>209,9</b>	<b>365,5%</b>
Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível	91,4	65,2	40,3%	12,7	618,0%	36,6	316,9	-88,5%
<b>Resultado após movimentos nos valores de mercados dos derivativos de combustível</b>	<b>309,6</b>	<b>159,7</b>	<b>93,9%</b>	<b>693,3</b>	<b>-55,3%</b>	<b>1.013,6</b>	<b>526,7</b>	<b>92,4%</b>
Receita Financeira	252,9	250,2	1,1%	652,2	-61,2%	1.774,5	2.412,7	-26,5%
Despesa Financeira	(278,1)	(222,0)	25,3%	(207,4)	-34,1%	(1.672,1)	(1.041,4)	60,6%
<b>Resultado antes do imposto de renda e contribuição social</b>	<b>284,4</b>	<b>187,9</b>	<b>51,4%</b>	<b>1.138,1</b>	<b>-75,0%</b>	<b>1.116,0</b>	<b>1.898,0</b>	<b>-41,2%</b>
Imposto de renda e contribuição social	(122,3)	(48,1)	154,1%	(392,7)	68,9%	(447,1)	(649,5)	-31,2%
<b>Resultado antes da participação de acionistas não controladores</b>	<b>162,2</b>	<b>139,8</b>	<b>16,0%</b>	<b>745,5</b>	<b>-78,2%</b>	<b>668,9</b>	<b>1.248,5</b>	<b>-46,4%</b>
Participação de acionistas não controladores	(11,6)	(0,2)	5.234,3%	(12,0)	-2,8%	(31,5)	(1,7)	1774,5%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>150,6</b>	<b>139,6</b>	<b>7,9%</b>	<b>733,5</b>	<b>-79,5%</b>	<b>637,4</b>	<b>1.246,8</b>	<b>-48,9%</b>

## Resultado operacional por ASK

(Em centavos de Reais por ASK)	4T10	4T09	4T10 vs 4T09	3T10	4T10 vs 3T10	Jan - Dez 2010	Jan - Dez 2009	Variação
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>17,6</b>	<b>15,5</b>	<b>13,4%</b>	<b>16,4</b>	<b>7,3%</b>	<b>16,5</b>	<b>15,7</b>	<b>5,3%</b>
Receitas de passageiros	12,7	12,4	2,3%	12,9	-1,6%	12,8	12,6	1,6%
Carga	1,6	1,6	-5,5%	1,5	3,4%	1,6	1,4	7,5%
Outras receitas operacionais	3,4	1,5	127,6%	2,0	67,4%	2,1	1,6	31,9%
Deduções e impostos sobre vendas*	(0,7)	(0,6)	12,6%	(0,6)	4,5%	(0,6)	(0,6)	11,4%
<b>Receita líquida operacional (RASK)*</b>	<b>16,9</b>	<b>14,9</b>	<b>13,4%</b>	<b>15,7</b>	<b>7,4%</b>	<b>15,9</b>	<b>15,1</b>	<b>5,1%</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>								
Combustíveis	(4,9)	(4,3)	13,2%	(4,8)	3,1%	(4,8)	(4,2)	13,9%
Vendas e marketing	(1,5)	(1,5)	1,3%	(1,3)	21,1%	(1,3)	(1,3)	1,6%
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(0,6)	(0,7)	-11,2%	(0,6)	-7,5%	(0,7)	(0,8)	-22,5%
Pessoal	(3,6)	(2,8)	26,2%	(3,1)	13,5%	(3,3)	(3,1)	6,1%
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(0,8)	(0,6)	31,8%	(0,7)	11,3%	(0,9)	(1,0)	-13,5%
Serviços de terceiros	(1,0)	(1,3)	-24,5%	(1,1)	-4,5%	(1,1)	(1,2)	-11,1%
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(0,9)	(0,8)	7,2%	(0,8)	10,8%	(0,9)	(0,9)	-5,9%
Depreciações e amortizações	(0,9)	(1,0)	-7,6%	(0,9)	1,9%	(1,0)	(0,9)	5,1%
Seguro de aeronaves	(0,1)	(0,1)	-31,0%	(0,1)	-7,3%	(0,1)	(0,1)	-26,1%
Outros	(1,5)	(1,2)	29,8%	(0,8)	77,8%	(1,1)	(1,2)	-1,7%
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais (CASK)*</b>	<b>(15,8)</b>	<b>(14,3)</b>	<b>9,9%</b>	<b>(14,2)</b>	<b>11,1%</b>	<b>(15,1)</b>	<b>(14,8)</b>	<b>2,0%</b>
<b>Spread (RASK - CASK)</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>102,7%</b>	<b>1,6</b>	<b>-26,3%</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>146,7%</b>

\*Valores ajustados desconsiderando-se o efeito pontual da reversão do adicional tarifário para o ano de 2010

## Comentários de desempenho

### Receita bruta

Aumento de 29,1% no 4T10 comparado com 4T09, atingindo R\$ 3.349,7 milhões, devido à:

#### Receita doméstica de passageiros

Aumento de 10,3%, atingindo R\$ 1.580,6 milhões devido ao crescimento da demanda em RPKs de 17,1%, combinado com a redução de 5,8% no yield. Nossa oferta em ASKs cresceu 16,2%, elevando a taxa de ocupação em 0,5 p.p. para 69,3%. Com a combinação desses fatores, nosso RASK apresentou redução de 4,4% para R\$ 12,7 centavos. A redução de yield no mercado doméstico é reflexo da diluição causada por: (i) aumento da etapa média em 4,4%; (ii) maior quantidade de passageiros voando com resgate de pontos fidelidade; e (iii) maior volume de passageiros que voam a lazer no período, que compram seus bilhetes com antecedência e fora dos horários de pico, pagando tarifas mais baixas. O aumento das taxas de ocupação e de passageiros voando a lazer indica o sucesso de nossa campanha de varejo iniciada em agosto, antecipando uma mudança no perfil de passageiros no mercado doméstico que deve se tornar cada vez mais relevante.

#### Receita internacional de passageiros

Aumento de 30,2% atingindo R\$ 833,2 milhões, devido ao aumento do yield em dólares em 14,5%, enquanto o yield em reais subiu 11,8%. O aumento da demanda foi de 16,5%, que, combinado com o aumento da oferta de 10,2%, elevou nossas taxas de ocupação em 4,3 p.p. para 79,9% no trimestre e 79,0% no ano consolidado de 2010, as maiores taxas de ocupação já registradas. Como resultado, o RASK, em dólares, aumentou 21,1%, enquanto em reais o aumento foi de 18,2%.

#### Receita cargas

Aumento de 7,6%, atingindo R\$ 295,8 milhões, como resultado do aumento de 11,5% na receita doméstica combinado ao crescimento de 4,3% na receita internacional, apesar da apreciação do real em 2,4%, quando comparamos a média dos períodos. Em 2010, registramos um crescimento de 28% do peso total de cargas transportadas nos mercados doméstico e internacional quando comparamos a 2009.

### **Outras receitas**

Aumento de 159,2% atingindo R\$ 640,1 milhões, devido principalmente à criação da Multiplus SA, gerando um incremento de R\$ 220,1 milhões com resgates de pontos, e ao aumento de 165,4% na linha de outras receitas que inclui bilhetes vencidos.

### **Despesas operacionais**

Aumento de 25,1%, atingindo R\$ 3.006,4 milhões no 4T10 comparado ao 4T09. O aumento se deve principalmente ao aumento nas despesas com combustíveis, pessoal, e manutenção e reparos. O CASK aumentou 9,9% atingindo R\$ 15,8 centavos e o CASK excluindo as despesas com combustível aumentou 8,5%, atingindo R\$ 10,9 centavos.

### **Combustíveis**

Aumento de 28,9%, atingindo R\$ 934,3 milhões, principalmente pelo aumento de 12,7% no preço médio por litro, que reflete a alta de 12,0% no preço do WTI (West Texas Intermediate) médio do trimestre contra o mesmo período do ano anterior; e pelo aumento de 14,3% no volume consumido, devido ao aumento de 13,2% na quantidade de horas voadas e de 1,9 p.p. das taxas de ocupação das aeronaves, o que aumenta o peso transportado. O aumento foi parcialmente compensado pelo aumento da etapa média em 4,4% e pela apreciação do real frente ao dólar em 2,4% na média do mesmo período. Por ASK aumentaram 13,2%.

Em novembro de 2010 criamos um comitê de Fuel Conservation. Trata-se de um comitê multidisciplinar que tem a função de identificar, propor, implantar, mensurar e manter ações que tragam benefícios em relação ao consumo de combustível, reduzindo consequentemente, nossos custos e nossas emissões de gases do efeito estufa, como o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>).

### **Vendas e marketing**

Aumento de 15,3%, atingindo R\$ 290,3 milhões. Em relação à receita líquida, reduziu de 10,1% no 4T09 para 9,0% no 4T10, o que indica ganhos de escala nos custos de marketing, já que estas despesas aumentaram em proporções inferiores ao aumento de receitas. Por ASK aumentaram 1,3% no trimestre. O aumento em despesas de marketing está relacionado à nossa nova campanha de varejo, lançada em agosto desse ano, que inclui venda de passagens nas Casas Bahia, novos produtos, campanha publicitária com a cantora Ivete Sangalo e outras ações. O sucesso da campanha pode ser observado nas taxas de ocupação registradas.

### **Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos**

Aumento de 1,1%, atingindo R\$ 112,7 milhões, principalmente pelo aumento de uma aeronave classificadas como leasing operacional (excluindo os ATR-42), parcialmente compensado pela apreciação do real em relação ao dólar em 2,4% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009. Por ASK reduziram 11,2%.

### **Pessoal**

Aumento de 43,7%, atingindo R\$ 678,4 milhões, em função do reajuste salarial ao final de 2010 em 6,5%, pelo aumento de 16,1% no número de funcionários no período e devido a um aumento em nosso programa de participação nos resultados, reflexo de um maior lucro operacional. Aumentamos principalmente funcionários de solo nos aeroportos e tripulantes para garantir a continuidade dos altos níveis de serviço prestados e a satisfação de nossos clientes. Por ASK aumentaram 26,2%.

### **Manutenção e reparos (exceto pessoal)**

Aumento de 50,1%, atingindo R\$ 153,1 milhões, devido principalmente ao aumento de nossa frota em 14 aeronaves (excluindo ATR-42), ao aumento de horas voadas totais em 13,2% e à concentração de serviços no período, já que se analisarmos os valores consolidados de 2010 em comparação a 2009, apresentamos redução de 4,4%. O aumento no trimestre foi parcialmente compensado pela apreciação do real em relação ao dólar em 2,4% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009 e pelo aumento da etapa média em 4,4%. Por ASK aumentaram 31,8%.

### **Serviços de terceiros**

Redução de 14,0%, atingindo R\$ 191,3 milhões, refletindo ganhos de escala, além de nossos esforços contínuos de redução de custos. As principais reduções se referem às despesas com consultorias e serviços contratados ligados a tecnologia. Por ASK diminuíram 24,5%.

### **Tarifas de decolagem, pouso e navegação**

Aumento de 22,1%, atingindo R\$ 172,6 milhões, devido ao aumento de 8,8% no número de etapas e de 13,6% nos quilômetros voados no período, além de nossa expansão no mercado internacional, onde as tarifas são mais elevadas. O aumento foi parcialmente compensado pelo efeito da apreciação de 2,4% do real frente ao dólar impactando as tarifas de voos internacionais. Por ASK aumentaram 7,2%.

### **Depreciação e amortização**

Aumento de 5,2%, atingindo R\$ 176,2 milhões, principalmente pela adição de 13 novas aeronaves à nossa frota classificadas como leasing financeiro. O aumento foi parcialmente compensado pela apreciação do real em relação ao dólar em 2,4% na média do trimestre contra o mesmo período de 2009. Por ASK aumentaram 34,0%. Em 31 de dezembro 2010, optamos por alterar a política contábil com relação à mensuração dos equipamentos de voo, impactando diretamente a linha de depreciação. Tal mudança tem efeitos nas demonstrações financeiras consolidadas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2009.

### **Seguro de aeronaves**

Redução de 21,4%, atingindo R\$ 12,6 milhões, principalmente pelas melhores condições contratadas em 2010 quando comparamos com 2009 e pela apreciação do real em relação ao dólar em 2,4% na média do 4T10 contra o 4T09. A redução foi parcialmente compensada pelo aumento da frota em 14 aeronaves (excluindo ATR-42), pelo aumento de 12,2% no número de passageiros transportados e pelo aumento de 8,8% no número de etapas realizadas no trimestre. O valor permaneceu praticamente em linha com o trimestre anterior. Por ASK reduziram 31,0%.

### **Outras**

Aumento de 47,7%, atingindo R\$ 285,1 milhões, principalmente devido a custos relacionados ao aumento das operações e à quantidade maior de passageiros transportados. Além disso, tivemos despesas pontuais, como custos administrativos e gerais pela incorporação da Pantanal; lançamento das novas rotas internacionais, partindo de Brasília e Belo Horizonte com destino a Miami; criação de uma nova base em Bogotá para atender o voo ligando esta cidade a São Paulo; e processo de due diligence com a LAN. Por ASK aumentaram 29,7%.

### **Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível**

Ganho de R\$ 91,4 milhões no 4T10 contra R\$ 65,2 milhões no 4T09. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível.

### **Resultado financeiro líquido**

Despesa financeira de R\$ 25,2 milhões no 4T10 contra uma receita de R\$ 28,2 milhões no 4T09. Veja maiores detalhes no tópico resultado financeiro e derivativos de combustível.

### **Lucro líquido**

Lucro líquido de R\$ 150,6 milhões em virtude do exposto acima, que representou uma margem de 4,7% no 4T10, contra uma margem de 5,6% no 4T09.

### **EBIT**

A nossa margem EBIT foi de 6,8% atingindo R\$ 218,2 milhões no 4T10, o que representou um aumento de 3,0p.p. em relação ao 4T09, em consequência do aumento de 29,1% na receita líquida aliada ao aumento de 25,1% nas despesas operacionais.

### **EBITDAR**

A nossa margem EBITDAR foi de 15,7%, atingindo R\$ 507,0 milhões no 4T10, o que representou um aumento na margem de 0,8 p.p. em relação ao 4T09, em função de todos os fatores descritos anteriormente em nossas receitas e despesas.

## Resultado financeiro e derivativos de combustível

(Em milhões de Reais)	4T10	4T09	4T10 vs 4T09	3T10	4T10 vs 3T10	Jan - Dez 2010	Jan - Dez 2009	Varição
<b>Receitas financeiras</b>								
Receitas de juros sobre aplicações financeiras	37,7	24,6	53,3%	36,9	2,2%	136,7	82,1	66,5%
Ganhos cambiais	209,1	225,9	-7,4%	432,8	-51,7%	1.439,7	2.303,7	-37,5%
Ganhos com instrumentos financeiros - WTI								
Não Realizado	95,9	116,0	-17,3%	51,5	86,2%	207,2	908,2	-77,2%
Outras	6,1	4,8	27,1%	182,5	-96,7%	198,1	26,8	639,2%
<b>Total</b>	<b>348,8</b>	<b>371,3</b>	<b>-6,1%</b>	<b>703,7</b>	<b>-50,4%</b>	<b>1.981,7</b>	<b>3.320,8</b>	<b>-40,3%</b>
<b>Despesas financeiras</b>								
Perdas cambiais	(131,1)	(212,4)	-38,3%	(108,8)	20,5%	(1.196,6)	(582,2)	105,5%
Despesas de juros	(121,6)	(9,8)	1140,8%	(87,6)	38,8%	(416,4)	(421,9)	-1,3%
Perdas com instrumentos financeiros - WTI								
Realizado	(4,3)	(50,7)	-83,4%	(38,8)	-78,4%	(170,6)	(591,2)	-71,1%
Não Realizado	-	-	-	-	-	-	-	-
Outras	(25,7)	(4,8)	435,4%	(11,0)	133,6%	(59,1)	(37,4)	58,0%
<b>Total</b>	<b>(282,7)</b>	<b>(277,7)</b>	<b>1,8%</b>	<b>(246,2)</b>	<b>14,8%</b>	<b>(1.842,7)</b>	<b>(1.632,7)</b>	<b>12,9%</b>
<b>Resultado financeiro líquido e derivativos de combustível</b>	<b>66,1</b>	<b>93,6</b>	<b>-29,4%</b>	<b>457,5</b>	<b>-85,6%</b>	<b>139,0</b>	<b>1.688,1</b>	<b>-91,8%</b>

### Receitas de juros sobre aplicações financeiras

Encerramos o 4T10 com aproximadamente R\$ 2,4 bilhões entre caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras. O rendimento desse montante representou uma receita de juros no valor de R\$ 37,7 milhões, comparada com uma receita de R\$ 24,6 no 4T09. Esse aumento se deve, principalmente, pelo aumento do saldo de caixa do 4T10 comparado ao 4T09 em R\$ 352,7 milhões.

### Ganhos e perdas cambiais

A variação cambial de R\$ 1,69 no final do 3T10 para R\$ 1,67 no final do 4T10, principalmente sobre o arrendamento mercantil financeiro totalizou uma receita líquida de R\$ 78,0 milhões comparada a uma receita líquida de R\$ 13,5 milhões no 4T09.

### Despesas de Juros

A nossa despesa total de juros representou R\$ 121,6 milhões, referentes aos arrendamentos mercantis e aos juros pagos por nossas emissões de debêntures, bonds e outros empréstimos.

### Ganhos e perdas com instrumentos financeiros - WTI

Encerramos o 4T10 com um ganho líquido não realizado com instrumentos financeiros de hedge de R\$ 95,9 milhões devido à marcação a mercado das nossas posições de hedge de combustível, onde o WTI passou de US\$ 80,0 por barril ao final do 3T10 para US\$ 91,4 por barril ao final do 4T10. A perda realizada com instrumentos financeiros do 4T10 totalizou R\$ 4,3 milhões devido à variação do preço do WTI em relação aos preços médios contratados.

## Fluxo de caixa

(Em milhões de Reais)	4T10	4T09	4T10 vs 4T09	Jan - Dez 2010	Jan - Dez 2009	Varição
Acréscimo (redução) de caixa líquido pelas atividades:						
Operacionais	227,0	238,4	-4,8%	636,8	191,1	233,2%
De investimento	(59,1)	(192,4)	-69,3%	(379,3)	(480,9)	-21,1%
De financiamento	(106,1)	582,3	-	(320,5)	693,2	-
Acréscimo (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa	61,8	628,2	-90,2%	(63,0)	403,4	-

### Fluxo de Caixa das atividades operacionais

O caixa gerado nas atividades operacionais foi de R\$ 227,0 milhões no 4T10 comparado a uma geração de R\$ 238,4 milhões no 4T09, principalmente pelo pagamento de tributos no 4T10 de R\$ 56,8 milhões.

### Fluxo de Caixa das atividades de investimento

O caixa consumido nas atividades de investimentos foi R\$ 59,1 milhões no 4T10, enquanto no 4T09 totalizou R\$ 192,4 milhões, principalmente pela menor aquisição de imobilizados parcialmente compensados por pré-pagamentos de aeronaves no valor de R\$83,9 milhões no 4T10.

### Fluxo de Caixa das atividades de financiamento

O caixa consumido pelas atividades de financiamento foi R\$ 106,1 milhões, enquanto no 4T09 ocorreu uma geração de R\$ 582,3 milhões, principalmente pela captação de bônus seniores no 4T09 compensados por pagamentos de empréstimos e arrendamentos no 4T10.

## Informações por segmento

Nas tabelas abaixo expomos separadamente os Ativos e o Demonstrativo de Resultado das Operações Aéreas, do Multiplus Fidelidade e da controladora TAM SA, bem como suas eliminações e o resultado consolidado de 2010.

### Ativos e demonstrativo de resultado

(Em milhões de Reais)	Operações Aéreas	Multiplus	TAM S.A.	Combinado	Eliminação	Consolidado
<b>Total do ativo</b>	<b>13.512,0</b>	<b>1.437,9</b>	<b>2.936,7</b>	<b>17.886,6</b>	<b>(3.294,3)</b>	<b>14.592,3</b>
<b>Receita Líquida</b>	<b>11.531,5</b>	<b>469,8</b>	<b>-</b>	<b>12.001,3</b>	<b>(622,6)</b>	<b>11.378,7</b>
Despesas operacionais	(10.665,9)	(339,6)	(18,9)	(11.024,3)	622,6	(10.401,7)
Equivalência patrimonial	-	-	675,8	675,8	(675,8)	-
<b>Lucro operacional antes das variações do valor justo de derivativos de combustível</b>	<b>865,6</b>	<b>130,3</b>	<b>657,0</b>	<b>1.652,8</b>	<b>(675,8)</b>	<b>977,0</b>
Variações do valor justo de derivativos de combustível	36,6	-	-	36,6	-	36,6
<b>Lucro / (prejuízo) operacional</b>	<b>902,2</b>	<b>130,3</b>	<b>657,0</b>	<b>1.689,4</b>	<b>(675,8)</b>	<b>1.013,6</b>
Receitas financeiras	1.705,3	35,4	33,8	1.774,5	-	1.774,5
Despesas financeiras	(1.620,9)	(2,1)	(49,1)	(1.672,1)	-	(1.672,1)
<b>Lucro/(prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social</b>	<b>986,6</b>	<b>163,5</b>	<b>641,6</b>	<b>1.791,8</b>	<b>(675,8)</b>	<b>1.115,9</b>
Imposto de renda e contribuição social	(397,7)	(45,1)	(4,2)	(447,1)	-	(447,1)
Participação de acionistas minoritários	-	-	-	-	(31,5)	(31,5)
<b>Lucro/(prejuízo) do exercício</b>	<b>588,9</b>	<b>118,4</b>	<b>637,5</b>	<b>1.344,7</b>	<b>(707,3)</b>	<b>637,4</b>

## Endividamento

Na tabela abaixo podemos verificar que a nossa dívida total é composta por arrendamentos financeiros e empréstimos, além de duas emissões de debêntures e duas emissões de bônus seniores e ao final do quarto trimestre de 2010 totalizava R\$ 7.358,9 milhões. Deste total, 84% denominados em moeda estrangeira.

Os valores divulgados na tabela são os fluxos de caixa contratuais não descontados e incluem juros.

### Composição e vencimento da dívida financeira

(Em milhares de Reais)							Em 31 de dezembro de 2010	
	Arrendamentos Financeiros	Empréstimos	Debêntures	Bônus seniores	Total	% Total	Arrendamentos não incluídos no balanço	Dívida Total Ajustada
<b>Curto Prazo</b>								
2011	684.006	617.525	502.450	108.701	1.912.683	21%	348.313	2.260.997
<b>Longo Prazo</b>								
2012	649.230	6.766	219.821	82.120	957.937	10%	295.245	1.253.183
2013	630.168	1.528	163.606	82.120	877.422	10%	202.671	1.080.093
2014	610.855	1.100	152.859	82.120	846.934	9%	126.603	973.538
2015	529.859	1.100	139.899	82.120	752.978	8%	77.686	830.664
A partir de 2016	2.315.571	7.231	237.013	1.238.874	3.798.689	42%	70.037	3.868.727
<b>Total</b>	<b>5.419.689</b>	<b>635.249</b>	<b>1.415.649</b>	<b>1.676.057</b>	<b>9.146.645</b>	<b>100%</b>	<b>1.120.557</b>	<b>10.267.201</b>
Efeito do desconto	-661.768	-20.210	-438.728	-667.001	-1.787.708	-20%	0	-1.787.708
<b>Valor contábil</b>	<b>4.757.921</b>	<b>615.039</b>	<b>976.921</b>	<b>1.009.056</b>	<b>7.358.937</b>	<b>80%</b>	<b>1.120.557</b>	<b>8.479.494</b>
Em moeda estrangeira	99%	99%	0%	100%	84%		100%	86%
Em moeda local	1%	1%	100%	0%	16%		0%	14%

Incluindo a dívida relacionada aos arrendamentos operacionais que não são consideradas no balanço, o total da dívida sobe para R\$ 8.479,5 milhões, sendo 86% denominados em moeda estrangeira.

Em 1º de agosto de 2006, concluímos a oferta de 50.000 debêntures simples, não conversíveis em ações, série única, com valor total original de R\$ 500 milhões e custo de captação de R\$ 1,9 milhão, prazo de vencimento de seis anos, sendo o pagamento em três parcelas anuais e sucessivas. A primeira parcela foi paga em 1º de agosto de 2010. Os juros remuneratórios são pagos semestralmente, sendo equivalentes a 104,5% do CDI, (taxa efetiva na data da contratação 15,38%) calculados e divulgados pela Câmara de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos ("CETIP"). Em 31 de dezembro de 2010, a taxa de juros efetiva foi de 10,19% a.a (2009 – 10,32% e 1º de janeiro de 2009 - 14,29%).

A escritura de emissão destas debêntures prevê o cumprimento de determinadas cláusulas restritivas baseadas em índices financeiros calculados com base nas práticas contábeis brasileiras em vigor até 2007. Com a aplicação das novas práticas contábeis definidas pelo CPC/IFRS, em especial a que requer o reconhecimento nas demonstrações financeiras da Companhia dos contratos de arrendamento financeiro como compras financiadas de ativos imobilizados, esses índices não foram cumpridos. Como consequência desse não cumprimento, essas debêntures são passíveis de vencimento antecipado e, portanto a Companhia reclassificou a parcela de longo prazo com vencimento programado para 2012 para o circulante, no valor de R\$ 166,4 milhões. Em assembleia de debenturistas realizada em 7 de fevereiro de 2011, foi aprovada a proposta da emissora de autorizar o agente fiduciário a não decretar o vencimento antecipado, exclusivamente para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2010, na hipótese da emissora não cumprir o índice de cobertura de dívida não inferior a 130% e o pagamento de um "waiver prêmio" a ser pago aos debenturistas, em razão da aprovação da alteração realizada, no montante de 1,70% do preço unitário da data do pagamento, a ser pago no dia 1 de março de 2011.

## Hedge de Combustível

### Posição atual

Nossa política de hedge de combustível estabelece uma cobertura mínima de 20% do consumo estimado de 12 meses e um mínimo de 10% entre o décimo terceiro e vigésimo quarto meses. Na tabela ao lado pode ser observada nossa posição atual de hedge, onde apresentamos o volume de cobertura, o strike médio e o percentual de cobertura do consumo esperado.

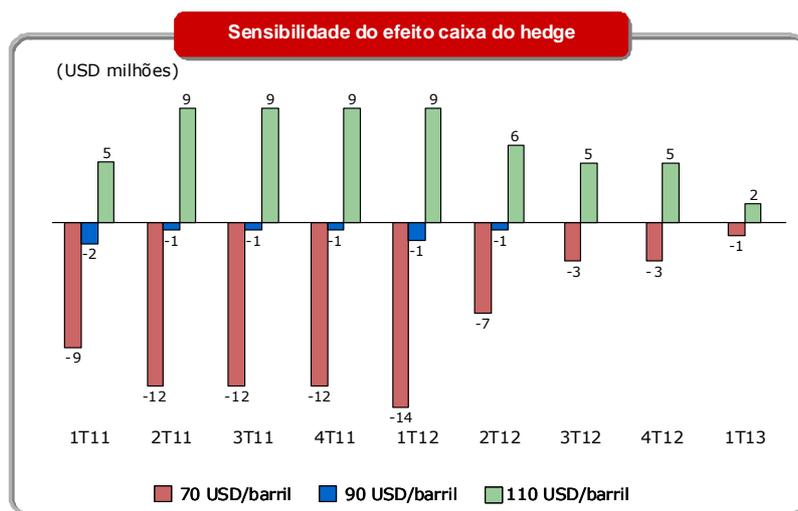
	Volume <sup>1</sup>	Strike <sup>2</sup>	Cobertura <sup>3</sup>
1S11	1.945	87	25%
2S11	2.040	86	26%
1S12	1.810	91	23%
2S12	900	97	12%
1T13	150	97	4%
<b>Jan11 – Dez11</b>	<b>3.985</b>	<b>87</b>	<b>25%</b>
<b>Jan12 – Mar13</b>	<b>2.860</b>	<b>93</b>	<b>15%</b>

Para os próximos 12 meses temos cobertura para 25% do consumo a um strike médio de US\$ 87 por barril. Entre janeiro de 2012 e março de 2013, nosso percentual de cobertura é de 15% do consumo projetado e strike médio de US\$ 93 por barril.

1 – Volume em milhares de barris  
2 – Strike médio (USD/barril)  
3 – Cobertura do consumo projetado

### Impacto no fluxo de caixa

Com base na tabela acima, apresentamos uma análise de sensibilidade para desembolsos futuros com as nossas posições de hedge até o primeiro trimestre de 2013, simulando os valores de WTI médios em 70, 90 e 110 dólares por barril. Podemos verificar que nos níveis em torno de US\$ 90 por barril, nosso fluxo de caixa fica praticamente estabilizado e com o barril de petróleo acima desse valor passamos a ter ganhos de caixa.



## Redução de CASK excluindo custos com combustível

Em 31 de dezembro 2010, a Administração da Companhia optou por alterar a política contábil com relação à mensuração dos equipamentos de voo, alterando retroativamente os resultados de 2009. Esta adequação contábil tem impacto direto no CASK da companhia, pois altera principalmente a linha de depreciações e amortizações.

Com o objetivo de dar transparência aos efeitos dessa adequação contábil em nosso CASK, apresentamos na tabela abaixo um comparativo entre os resultados consolidados de 2010 e 2009 nos critérios contábeis atuais e nos critérios anteriores.

Como efeito no CASK excluindo custos com combustível, passamos de uma redução de 2,9%, segundo os critérios contábeis atuais, para 4,4% nos critérios contábeis anteriores, uma variação de 1,5p.p.

	Critério contábil atual			Critério contábil anterior		
	Jan - Dez 2010 <sup>1</sup>	Jan - Dez 2009	Variação	Jan - Dez 2010 <sup>1</sup>	Jan - Dez 2009	Variação
<i>(Em milhões de Reais)</i>						
<b>Receita líquida operacional</b>	<b>11.338,8</b>	<b>9.765,5</b>	<b>16,1%</b>	<b>11.338,8</b>	<b>9.765,5</b>	<b>16,1%</b>
Total das despesas (excluindo depreciação e combustível)	(6.615,6)	(6.212,0)	6,5%	(6.615,6)	(6.212,2)	6,5%
Combustíveis	(3.451,2)	(2.741,3)	25,9%	(3.451,2)	(2.741,3)	25,9%
Depreciações e amortizações <sup>2</sup>	(699,8)	(602,4)	16,2%	(629,3)	(642,4)	-2,0%
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais</b>	<b>(10.766,5)</b>	<b>(9.555,6)</b>	<b>12,7%</b>	<b>(10.696,0)</b>	<b>(9.595,8)</b>	<b>11,5%</b>
<b>EBIT</b>	<b>572,3</b>	<b>209,9</b>	<b>172,7%</b>	<b>642,8</b>	<b>169,7</b>	<b>278,8%</b>
<i>(Em centavos de Reais por ASK)</i>						
ASK (milhões)	71.521	64.720	10,5%	71.521	64.720	10,5%
CASK	15,1	14,8	2,0%	15,0	14,8	0,9%
CASK exceto combustível	10,2	10,5	-2,9%	10,1	10,6	-4,4%

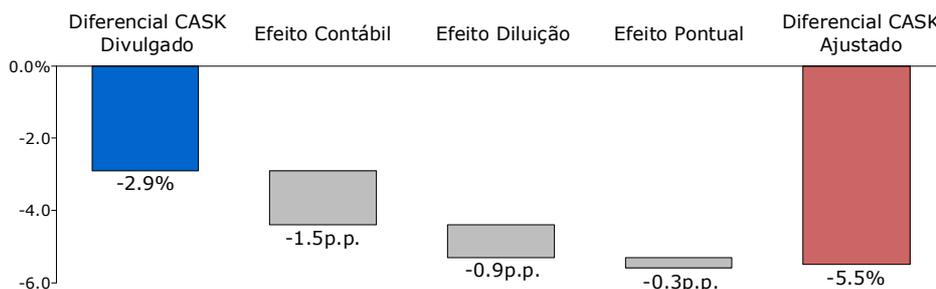
<sup>1</sup> Valores ajustados desconsiderando-se o efeito pontual da reversão do adicional tarifário

<sup>2</sup> Considera resultados anteriormente divulgados para 2009, 1T10, 2T10 e 3T10; considera resultado do 4T10 nos mesmos critérios contábeis anteriores

Além do impacto dos critérios contábeis, temos também o impacto do menor crescimento de oferta, em ASKs, em relação ao que havíamos previsto quando anunciamos nossas estimativas para 2010. O crescimento de oferta previsto foi de 12%, enquanto a geração de ASKs realizada cresceu 10,5% em relação a 2009. Excluindo-se o efeito da menor diluição de nossos custos fixos, temos uma redução adicional de CASK excluindo custos com combustível de 0,9p.p.

Temos ainda custos não recorrentes que impactaram nossos resultados. São custos relacionados principalmente à reversão do adicional tarifário, à abertura da base de Bogotá, à incorporação da Pantanal e ao processo de due diligence com a LAN, gerando custos adicionais de R\$ 21 milhões. Excluindo o efeito dos custos pontuais, temos uma redução adicional de CASK excluindo custos com combustível de 0,3p.p.

No gráfico abaixo apresentamos uma composição onde, partindo da redução de CASK excluindo custos com combustível divulgada, excluimos cada um dos efeitos descritos acima, resultando em uma redução real de 5,5%.



## Plano de Malha e Frota

### Malha doméstica

No quarto trimestre de 2010 recebemos 3 aeronaves e registramos aumentos na utilização das aeronaves comparando com o terceiro trimestre. Como resultado do aumento adequado de capacidade, nossa taxa de ocupação no trimestre foi de 69,3%, um aumento de 0,5 p.p. com relação ao mesmo período do ano anterior.

Continuamos lançando novas rotas e frequências, aprimorando e ampliando nossa malha doméstica. Aumentamos frequências para Recife, saindo do Galeão, no Rio de Janeiro, e de Guarulhos, em São Paulo. Iniciamos também voos diários do Rio de Janeiro e de Recife para Petrolina, de Belo Horizonte para Marabá e novas ligações semanais entre Vitória, Salvador e Fortaleza.

Alem disso, através da Pantanal inauguramos nova rota entre Guarulhos, Ribeirão Preto e Uberaba, novos voos de e para a região Nordeste facilitado o acesso a cidades como Teresina (PI), Fortaleza (CE), João Pessoa (PB), Recife (PE) e Ilhéus (BA) e durante a alta temporada voos entre Juiz de Fora (MG) e Cabo Frio (RJ).

### Malha internacional

No quarto trimestre a demanda de passageiros entre o Brasil e o exterior manteve-se alta e consistente, estimulada pelo fortalecimento do real, sendo refletida em altas taxas de ocupação durante todo o período. Outro fator importante para o crescimento do mercado internacional é o fortalecimento do Brasil como uma potência mundial estimulando o fluxo de passageiros que viajam a negócios.

Para atendermos a demanda crescente, iniciamos voos diretos para Miami com saídas de Brasília e Belo Horizonte, reforçamos nosso posicionamento na América do Sul com o lançamento do ligando São Paulo a Bogotá. Assinamos novos acordos de codeshare: com a US Airways, aumentando as opções de voos internos nos Estados Unidos para os nossos clientes e com a ANA (All Nippon), conectando diariamente, Tóquio a São Paulo e ao Rio de Janeiro, via Londres.

Com o objetivo de contribuir com a nossa expansão internacional e fortalecimento da nossa presença no mercado europeu, inauguramos em outubro um escritório comercial em Viena.

Reconhecendo a importância da América do Sul e atendendo a demanda dos passageiros, a partir de janeiro de 2011 começamos a oferecer Primeira Classe em voos para Buenos Aires e Santiago.

## Frota atual

No quarto trimestre recebemos 3 novas aeronaves Airbus A320, encerrando o período com 151 aeronaves, um recorde histórico na aviação brasileira, nenhuma outra companhia aérea do país chegou a ter uma frota de aviões de passageiros desse porte. A nossa frota possui uma idade média de 6,4 anos, excluindo os ATRs.

Modelos	Capacidade	4ºtrimestre					
		Total		Tipo de Leasing			
				Financeiros		Operacionais	
2010	2009	2010	2009	2010	2009		
A330	212 / 213 assentos	18	16	16	14	2	2
A340	267 assentos	2	2	2	2	0	0
B767	205 assentos	3	3	3	3	0	0
B777	365 assentos	4	4	4	4	0	0
<b>Wide Body</b>		<b>27</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
A319	144 assentos	26	21	16	11	10	10
A320	156 / 174 assentos	86	81	31	27	55	54
A321	220 assentos	7	5	7	5	0	0
<b>Narrow Body</b>		<b>119</b>	<b>107</b>	<b>54</b>	<b>43</b>	<b>65</b>	<b>64</b>
ATR-42	45 assentos	5	0	0	0	5	0
<b>Total</b>		<b>151</b>	<b>132</b>	<b>79</b>	<b>66</b>	<b>72</b>	<b>66</b>

A classificação apresentada de acordo com o tipo de arrendamento segue requerimento contábil. Contratualmente, temos apenas 4 aeronaves que são arrendamento financeiro, os modelos B777.

## Frota futura

Confiantes no mercado de aviação, encomendamos 34 novas aeronaves (32 Airbus da família A320 e dois Boeings 777-300ER), um investimento com valor de lista de US\$ 3,2 bilhões. Revisamos nosso plano de frota para atender o crescimento de mercado esperado para os próximos 20 anos. A estimativa é chegar ao final de 2015 com 182 aviões em operação.

Nosso novo plano de frota está demonstrado na tabela abaixo:

Modelos	2011	2012	2013	2014	2015
A330	20				
A340	2				
<b>Airbus Wide Body</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>24</b>
B767	3	3	3	0	0
B777	4	8	10	12	12
<b>Total Wide Body</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>36</b>
A319	29				
A320	86				
A321	9				
<b>Total Narrow Body</b>	<b>124</b>	<b>131</b>	<b>136</b>	<b>140</b>	<b>146</b>
ATR-42	3	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>156</b>	<b>163</b>	<b>168</b>	<b>174</b>	<b>182</b>

## Estimativas

	Estimativa 2010	Realizado 2010	Estimativa 2011
<b>Mercado Doméstico</b>			
Crescimento da demanda (RPK)	22% - 25%	23,5%	15% - 18%
Crescimento de oferta (ASK)	12%	10,5%	10% - 13%
Doméstico	14%	13,5%	10% - 14%
Internacional	8%	6,0%	10%
Taxa de ocupação	69%	71,9%	73% - 75%
Doméstica	66%	67,5%	67,5% - 70%
Internacional	75%	79,0%	83%
Nova frequência ou destino internacional	2	5	2
CASK ex-combustível	-6%	-2,9%	-5%
<b>Premissas</b>			
WTI médio	USD 85	USD 80	USD 93
Taxa dólar média	R\$ 1,81	R\$ 1,76	R\$ 1,78

### 2010

A demanda no mercado doméstico cresceu 23,5% em 2010, dentro da nossa expectativa que era de 22% a 25%. Em relação à oferta, ficamos praticamente em linha com nossas expectativas no crescimento do mercado doméstico, porém optamos por um crescimento mais conservador no mercado internacional, ligeiramente abaixo das nossas estimativas.

Em 2010 constatamos uma mudança no perfil de passageiros, com a migração de viajantes de ônibus para o transporte aéreo, principalmente em viagens acima de 800 quilômetros. Como resultado, observamos forte demanda no mercado doméstico. Em linha com a tendência do mercado, ainda em 2010 iniciamos nosso projeto de varejo, pois acreditamos que grande parte do crescimento para os próximos anos será proveniente dos brasileiros que voarão pela primeira vez. Essa ação contribuiu para que as taxas de ocupação ficassem acima de nossas estimativas no mercado doméstico. O mercado internacional está fortalecido pela valorização do real, resultando em uma taxa de ocupação recorde, também acima de nossas expectativas, sinal de que estamos atuando seletivamente em mercados de alta demanda potencial e com amplas opções de conectividade. Lançamos uma quantidade maior de novos destinos ou frequências do que havíamos previsto. Iniciamos voos partindo do Rio de Janeiro com destino a Londres e Frankfurt, Belo Horizonte e Brasília a Miami e São Paulo a Bogotá. Todos os nossos novos voos apresentaram maturação imediata, registrando altas taxas de ocupação desde o início da operação.

Nosso CASK excluindo custos com combustível reduziu 2,9% em relação a 2009, porém desconsiderando os efeitos descritos no item "Redução de CASK excluindo custos com combustível" na página 17, chegamos a uma redução de 5,5%. As premissas de WTI e dólar ficaram abaixo das nossas estimativas.

### 2011

Em 2011 a demanda deverá continuar aquecida, sendo impulsionada tanto por passageiros viajantes a negócios, quanto por viajantes a lazer. Como resultado da combinação do crescimento do PIB e aumento de novos passageiros, estimamos que a demanda do mercado doméstico irá crescer entre 15% e 18%.

Alinhado ao crescimento da demanda, iremos aumentar nossa oferta através do crescimento da frota em 5 aeronaves, sendo 2 A330, 2 A321, 2 A319 e 1 A320, além da devolução de 2 ATR-42. Vamos também continuar otimizando nossos custos através de uma utilização saudável de nossas aeronaves no mercado doméstico, crescendo de 10% a 14% em oferta. No mercado internacional vamos crescer 10% com o lançamento de 2 novas frequências ou destinos.

Através de nosso projeto de varejo, esperamos obter sucesso em aumentar cada vez mais o volume de passageiros fora dos horários de pico, o que irá contribuir para a elevação das taxas de ocupação. No mercado doméstico acreditamos em uma faixa de 67,5% a 70%, enquanto que no mercado internacional esperamos uma ocupação média de 83%. Essa combinação de eventos faz com que acreditemos que a recuperação dos yields coexistirá com aumentos expressivos de demanda.

Com a diluição dos custos fixos e nossos esforços de redução de custos, seremos capazes de reduzir nosso CASK excluindo custos com combustível em 5%.

## Tabelas

### Dados operacionais da companhia

	4T10	4T09	4T10 vs 4T09	3T10	4T10 vs 3T10	Jan - Dez 2010	Jan - Dez 2009	Varição
<b>Total</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares)	9.338	8.321	12,2%	9.150	2,0%	34.553	30.407	13,6%
RPK (milhões)	13.974	11.959	16,9%	13.842	1,0%	51.446	44.148	16,5%
ASK (milhões)	19.070	16.747	13,9%	18.418	3,5%	71.521	64.720	10,5%
Taxa de ocupação (Load factor) - %	73,3	71,4	1,9 p.p.	75,2	-1,9 p.p.	71,9	68,2	3,7 p.p.
Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF) - %	68,3	68,7	-0,4 p.p.	67,7	0,6 p.p.	68,3	66,7	1,6 p.p.
Tarifa Média Geral	258	249	3,8%	259	-0,2%	265	268	-1,2%
Horas Voadas	166.042	146.678	13,2%	159.555	4,1%	625.780	566.006	10,6%
Quilômetros voados (milhares)	99.950	88.009	13,6%	96.797	3,3%	376.717	340.545	10,6%
Litros de combustível (milhares)	661.426	578.544	14,3%	640.660	3,2%	2.480.331	2.216.168	11,9%
Utilização de aeronaves (horas por dia) <sup>1</sup>	13,1	12,1	8,3%	12,6	3,7%	12,9	12,5	3,2%
Número de Etapas	79.206	72.793	8,8%	77.688	2,0%	303.496	285.006	6,5%
Etapa Média	1.262	1.209	4,4%	1.246	1,3%	1.241	1.195	3,9%
No. Funcionários	28.193	24.282	16,1%	27.044	4,2%	28.193	24.282	16,1%
- TAM Linhas Aéreas	26.915	23.504	14,5%	25.817	4,3%	26.915	23.504	14,5%
- TAM Airlines (TAM Mercosur)	479	475	0,8%	487	-1,6%	479	475	0,8%
- TAM Viagens	398	303	31,4%	347	14,7%	398	303	31,4%
- Multiplus Fidelidade	85	0	-	76	11,8%	85	0	-
- Pantanal	316	0	-	317	-0,3%	316	0	-
WTI Fechamento (NYMEX) (em US\$/Barril)	91,4	79,4	15,1%	80,0	14,3%	91,4	79,4	15,1%
WTI Médio (NYMEX) (em US\$/Barril)	85,3	76,1	12,0%	76,1	12,0%	79,6	62,0	28,3%
Taxa dólar de fechamento	1,67	1,74	-4,3%	1,69	-1,7%	1,67	1,74	-4,3%
Taxa dólar médio	1,70	1,74	-2,4%	1,75	-3,0%	1,76	2,00	-11,9%
<b>Mercado Doméstico</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares)	7.967	7.118	11,9%	7.738	3,0%	29.311	25.825	13,5%
RPK doméstico (milhões)	8.225	7.024	17,1%	7.897	4,2%	29.677	25.322	17,2%
ASK doméstico (milhões)	11.872	10.213	16,2%	11.234	5,7%	43.961	38.729	13,5%
Taxa de ocupação doméstico (Load factor) - %	69,3	68,8	0,5 p.p.	70,3	-1,0 p.p.	67,5	65,4	2,1 p.p.
Market share - %	42,9	43,8	-0,9 p.p.	42,8	0,1 p.p.	42,8	46,4	-3,6 p.p.
<b>Mercado Internacional</b>								
Passageiros transportados pagos (milhares) <sup>2</sup>	1.370	1.203	13,9%	1.413	-3,0%	5.243	4.582	14,4%
RPK internacional (milhões) <sup>2</sup>	5.749	4.935	16,5%	5.945	-3,3%	21.769	18.826	15,6%
ASK internacional (milhões) <sup>2</sup>	7.198	6.534	10,2%	7.184	0,2%	27.560	25.991	6,0%
Taxa de ocupação internacional (Load factor) - % <sup>2</sup>	79,9	75,5	4,3 p.p.	82,7	-2,9 p.p.	79,0	72,4	6,6 p.p.
Market share - %	85,8	85,5	0,3 p.p.	83,8	2,1 p.p.	87,6	86,5	1,1 p.p.

<sup>1</sup> Não considera aeronaves reserva e em manutenção

<sup>2</sup> Inclui os dados estatísticos da TAM Mercosur, que não fazem parte da divulgação ANAC

## Balço patrimonial condensado

(Em milhões de Reais)	31 de dezembro de 2010	31 de dezembro de 2009	31 de dezembro de 2010	31 de dezembro de 2009
<b>Ativo</b>			<b>Passivo</b>	
<b>Circulante</b>			<b>Circulante</b>	
Caixa e equivalentes de caixa	1.012,2	1.075,2	Fornecedores	522,4
Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado	1.407,7	1.011,0	Passivos financeiros	1.572,1
Contas a receber	1.556,8	1.122,0	Salários e encargos sociais	466,8
Estoques	198,8	195,1	Receita diferida	1.801,2
Tributos a recuperar	57,6	99,3	Impostos e tarifas a recolher	308,2
Imposto de renda e contribuição social a recuperar	18,4		Imposto de renda e contribuição social a recolher	14,3
Despesas do exercício seguinte	162,8	148,9	JCP e dividendos propostos	152,3
Instrumentos financeiros derivativos	9,9		Instrumentos financeiros derivativos	20,6
Outros ativos circulantes	81,2	142,0	Outros passivos não circulantes	135,7
	<u>4.505,4</u>	<u>3.793,4</u>		<u>4.993,5</u>
<b>Não Circulante</b>			<b>Não circulante</b>	
Caixa restrito	98,3	79,4	Passivos financeiros	5.786,8
Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado	50,3		Instrumentos financeiros derivativos	15,3
Depósitos em garantia	51,8	59,5	Receita diferida	66,4
Imposto de renda e contribuição social diferidos	0,0	193,9	Provisões	204,3
Pré pagamento de manutenção	410,3	408,6	Programa de recuperação fiscal	416,7
Outros ativos não circulantes	20,6	29,5	Imposto de renda e contribuição social diferidos	111,2
Instrumentos financeiros derivativos	6,6		Outros passivos não circulantes	237,5
Imobilizado	8.711,9	8.134,0		<u>6.838,2</u>
Intangível	604,0	241,7		<u>7.191,4</u>
	<u>9.953,7</u>	<u>9.146,7</u>	<b>Total do Passivo</b>	<b>11.831,7</b>
				<b>11.646,0</b>
			<b>Patrimônio líquido</b>	
			Capital e reservas atribuídos aos acionistas da TAM S.A.	
			Capital social	819,9
			Reserva de capital	120,6
			Reserva de lucros	895,6
			Ajuste de avaliação patrimonial	585,8
				<u>2.421,9</u>
			Participação dos acionistas não controladores	205,5
				<u>3,4</u>
			<b>Total do Patrimônio Líquido</b>	<b>2.627,4</b>
				<b>1.294,0</b>
<b>Total do Ativo</b>	<b>14.459,1</b>	<b>12.940,1</b>	<b>Total do Passivo e Patrimônio Líquido</b>	<b>14.459,1</b>
				<b>12.940,1</b>

## Fluxo de caixa

	Período de três meses findos em		Período de doze meses findos em	
	31 de Dezembro de 2010	31 de Dezembro de 2009	31 de Dezembro de 2010	31 de Dezembro de 2009
(Em milhões de Reais)				
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>				
Caixa gerado (utilizado nas) das operações	333,5	285,3	1.002,4	587,2
Tributos pagos	(56,9)	3,5	(83,6)	(83,4)
Juros pagos	(49,7)	(50,5)	(282,1)	(312,6)
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais</b>	<b>227,0</b>	<b>238,4</b>	<b>636,8</b>	<b>191,1</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>				
Investimento/Resgate em caixa restrito	10,8	36,3	(18,9)	(79,4)
Fluxo de caixa líquido de investimento adquirido - Pantanal	-	-	(9,0)	-
Recursos na venda de imobilizado	3,7	3,8	27,0	35,9
Aquisições de imobilizado	15,0	(198,4)	(84,6)	(334,9)
Aquisições de ativos intangíveis	(39,6)	(65,4)	(135,6)	(135,3)
Aquisição de ativos intangíveis da TAM Milor incluindo marca TAM	(0,0)	-	(98,4)	-
Depósitos em garantia	(3,0)	22,4	6,2	32,8
Reembolsos	(2,8)	22,9	15,7	60,7
Depósitos efetuados	(0,3)	(0,5)	(9,5)	(27,9)
Pré-pagamentos de aeronaves	(46,0)	8,8	(65,8)	-
Reembolsos	38,0	(67,5)	150,5	-
Pagamentos	(84,0)	76,3	(216,3)	-
<b>Caixa líquido aplicado (utilizado nas) nas atividades de investimento</b>	<b>(59,1)</b>	<b>(192,4)</b>	<b>(379,3)</b>	<b>(480,9)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>				
Alienações de ações em tesouraria	1,0	-	3,4	-
Recursos líquidos recebidos - IPO Multiplus	-	-	657,0	-
Recursos da emissão de ações em conexão com a aquisição dos ativos da TAM Milor	-	-	73,0	-
Dividendos pagos - TAM S.A.	(0,0)	-	(233,3)	-
Dividendos e juros sobre o capital próprio aos acionistas não controladores da Multiplus e Mercosul	-	-	(9,1)	-
Empréstimos de curto e longo prazo	33,7	248,4	(110,3)	165,9
Adições	69,6	173,0	69,6	236,6
Pagamentos	(35,9)	75,4	(179,9)	(70,7)
Debentures	-	(1,9)	(166,7)	592,7
Captação	-	(1,9)	-	592,7
Pagamentos	-	-	(166,7)	-
Bônus Seniores	-	502,3	-	502,3
Captação	-	502,3	-	502,3
Pagamentos	-	-	-	-
Arrendamento mercantil financeiro	(140,8)	(166,5)	(534,5)	(567,6)
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento</b>	<b>(106,1)</b>	<b>582,3</b>	<b>(320,5)</b>	<b>693,2</b>
<b>Aumento / (redução) líquido no caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>61,8</b>	<b>628,2</b>	<b>(63,0)</b>	<b>403,4</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	950,4	447,0	1.075,2	671,8
Caixa e equivalentes de caixa no fim do período	1.012,2	1.075,2	1.012,2	1.075,2

## Demonstração trimestral dos resultados

Como resultado, em 31 de dezembro 2010, a Administração da Companhia optou por alterar a política contábil com relação à mensuração dos equipamentos de voo. Tal mudança na política contábil tem efeitos nas demonstrações financeiras consolidadas preparadas de acordo com IFRS anteriormente emitidas para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2009 e 2008, dessa forma, as informações apresentadas a seguir já contemplam as adequações nas práticas contábeis descritas. Esta alteração tem impacto (i) no demonstrativo de resultado, nas linhas de depreciação e amortização, ganhos e perdas na reavaliação de aeronaves, imposto de renda e contribuição social, e lucro líquido; (ii) e no balanço patrimonial, nas linhas de imobilizado, imposto de renda e contribuição social diferido ativo, reservas de reavaliação e lucros (prejuízos acumulados).

De forma a tornar claros os impactos dessa adequação contábil e com o objetivo de dar mais transparência às nossas demonstrações financeiras, tomamos a decisão de distribuir o impacto ao longo do ano, de acordo com o período de competência devido, demonstrando os trimestres anteriores de 2010 com seus respectivos impactos nas linhas afetadas.

### Principais indicadores financeiros e operacionais

(Em Reais, exceto quando indicado)	1T10	2T10	3T10	4T10	2010
Receita Líquida (milhões)	2,603.8	2,611.5	2,938.8	3,224.6	11,378.7
Despesas Operacionais Totais (milhões)	2,527.0	2,610.0	2,258.2	3,006.4	10,401.7
Receita Líquida Ajustada (milhões) <sup>2</sup>	2,603.8	2,611.5	2,898.9	3,224.6	11,338.8
Despesas Operacionais Totais Ajustadas (milhões)	2,527.0	2,610.0	2,623.0	3,006.4	10,766.5
EBIT (milhões)	76.8	1.4	680.6	218.2	977.0
EBIT Margem %	2.9	0.1	23.2	6.8	8.6
EBIT Ajustado (milhões) <sup>2</sup>	76.8	1.4	275.9	218.2	572.3
EBIT Ajustado Margem %	2.9	0.1	9.5	6.8	5.0
EBITDA (milhões)	256.8	168.1	857.5	394.4	1,676.8
EBITDA Margem %	9.9	6.4	29.2	12.2	14.7
EBITDA Ajustado (milhões) <sup>2</sup>	256.8	168.1	452.7	394.4	1,272.0
EBITDA Ajustado Margem %	9.9	6.4	15.6	12.2	11.2
EBITDAR (milhões)	376.4	289.1	975.2	507.0	2,147.8
EBITDAR Margem	14.5	11.1	33.2	15.7	18.9
EBITAR Ajustado (milhões) <sup>2</sup>	376.4	289.1	570.4	507.0	1,743.0
EBITAR Ajustado Margem %	14.5	11.1	19.7	15.7	15.4
Lucro Líquido (milhões)	-70.9	-175.7	733.5	150.6	637.4
Lucro Líquido Ajustado (milhões) <sup>2</sup>	-70.9	-175.7	294.0	150.6	197.9
Resultado por Ação (reais)	-0.5	-1.2	4.9	1.0	4.1
Resultado por Ação Ajustado (reais) <sup>2</sup>	-0.5	-1.2	2.0	1.0	1.3
RASK Geral (centavos) <sup>1 2</sup>	15.3	15.4	16.0	16.9	15.9
RASK Doméstico (centavos) <sup>2</sup>	12.6	13.0	12.7	12.7	12.6
RASK Geral Ajustado (centavos) <sup>1 2</sup>	15.3	15.4	15.7	16.9	15.9
RASK Doméstico Ajustado (centavos) <sup>2</sup>	12.6	13.0	12.4	12.7	12.6
RASK Internacional (centavos)	12.4	11.1	12.6	11.6	11.9
RASK Internacional USD (centavos)	6.9	6.2	7.2	6.8	6.8
Yield Geral (centavos) <sup>1</sup>	22.1	23.9	21.8	24.0	22.9
Yield Doméstico (centavos)	19.3	22.5	18.6	19.2	19.8
Yield Internacional (centavos)	16.2	14.5	15.2	14.5	15.1
Yield Internacional USD (centavos)	9.0	8.1	8.7	8.5	8.6
Load Factor %	72.1	67.1	75.2	73.3	71.9
Load Factor Doméstico %	69.3	61.2	70.3	69.3	67.5
Load Factor Internacional %	76.6	76.4	82.7	79.9	79.0
CASK (centavos) <sup>2</sup>	14.9	15.4	12.3	15.8	14.5
CASK exceto combustível (centavos) <sup>2</sup>	10.2	10.4	7.5	10.9	9.7
CASK Ajustado (centavos) <sup>2</sup>	14.9	15.4	14.2	15.8	15.1
CASK exceto combustível Ajustado (centavos) <sup>2</sup>	10.2	10.4	9.5	10.9	10.2
CASK USD (centavos)	8.3	8.6	7.0	9.3	8.3
CASK USD exceto combustível (centavos)	5.7	5.8	4.3	6.4	5.5
CASK USD Ajustado (centavos) <sup>2</sup>	8.3	8.6	8.1	9.3	8.6
CASK USD exceto combustível Ajustado (centavos) <sup>2</sup>	5.7	5.8	5.4	6.4	5.8

Obs 1: RASK é líquido de impostos e Yield é bruto de impostos

Obs 2: No 3T10 e em 2010 consolidado, os valores são ajustados desconsiderando-se o efeito pontual da reversão do adicional tarifário

<sup>1</sup> Considera receitas de passageiros, cargas e outras

## Demonstrativo de resultado

(Em milhões de Reais)	1T10	2T10	3T10	4T10	2010
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>2.708,6</b>	<b>2.726,0</b>	<b>3.014,5</b>	<b>3.349,7</b>	<b>11.798,8</b>
Receitas de passageiros	2.212,5	2.160,0	2.369,0	2.413,7	9.155,4
Doméstica	1.396,8	1.427,9	1.465,7	1.580,6	5.870,9
Internacional	815,8	732,2	903,4	833,2	3.284,5
Carga	256,0	284,8	276,2	295,8	1.112,7
Doméstica	115,5	127,1	128,3	139,8	510,8
Internacional	140,4	157,6	147,8	156,0	601,9
Outras receitas operacionais	240,1	281,2	369,3	640,1	1.530,7
Parecerias com Programa Fidelidade	134,7	108,1	58,6	80,2	381,5
Fidelidade (resgate de pontos da Multiplus)	44,2	39,5	141,1	220,1	444,9
Agenciamento de viagens e turismo	12,9	14,5	14,3	19,8	61,5
Outros (inclui bilhetes vencidos)	48,4	119,1	155,3	320,0	642,8
Impostos e outras deduções	(104,8)	(114,5)	(75,7)	(125,1)	(420,1)
<b>Receita líquida operacional</b>	<b>2.603,8</b>	<b>2.611,5</b>	<b>2.938,8</b>	<b>3.224,6</b>	<b>11.378,7</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>					
Combustíveis	(794,8)	(847,0)	(875,1)	(934,3)	(3.451,2)
Vendas e marketing	(212,3)	(225,6)	(231,6)	(290,3)	(959,8)
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(119,6)	(121,0)	(117,7)	(112,7)	(471,0)
Pessoal	(538,3)	(534,7)	(577,1)	(678,4)	(2.328,4)
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(154,1)	(172,2)	(132,8)	(153,1)	(612,3)
Serviços de terceiros	(195,4)	(193,0)	(193,6)	(191,3)	(773,3)
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(146,3)	(140,2)	(150,4)	(172,6)	(609,4)
Depreciações e amortizações	(180,0)	(166,7)	(176,9)	(176,2)	(699,8)
Seguro de aeronaves	(13,1)	(13,2)	(13,1)	(12,6)	(52,0)
Reversão do adicional tarifário	0,0		364,9	0,0	364,9
Outras	(173,0)	(196,5)	(154,8)	(285,1)	(809,3)
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais</b>	<b>(2.527,0)</b>	<b>(2.610,0)</b>	<b>(2.258,2)</b>	<b>(3.006,4)</b>	<b>(10.401,7)</b>
<b>EBIT</b>	<b>76,8</b>	<b>1,4</b>	<b>680,6</b>	<b>218,2</b>	<b>977,0</b>
Movimentos nos valores de mercado dos derivativos de combustível	(10,4)	(57,2)	12,7	91,4	36,6
<b>Resultado após movimentos nos valores de mercados dos derivativos de combustível</b>	<b>66,4</b>	<b>(55,8)</b>	<b>693,3</b>	<b>309,6</b>	<b>1.013,6</b>
Receita Financeira	516,3	353,1	652,2	252,9	1774,5
Despesa Financeira	(679,3)	(507,3)	(207,4)	(278,1)	(1672,1)
<b>Resultado antes do imposto de renda e contribuição social</b>	<b>(96,6)</b>	<b>(210,0)</b>	<b>1.138,1</b>	<b>284,4</b>	<b>1.116,0</b>
Imposto de renda e contribuição social	27,4	40,4	(392,7)	(122,3)	(447,1)
<b>Resultado antes da participação de acionistas não controladores</b>	<b>(69,1)</b>	<b>(169,6)</b>	<b>745,5</b>	<b>162,2</b>	<b>668,9</b>
Participação de acionistas não controladores	(1,8)	(6,1)	(12,0)	(11,6)	(31,5)
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>(70,9)</b>	<b>(175,7)</b>	<b>733,5</b>	<b>150,6</b>	<b>637,4</b>

## Resultado operacional por ASK

(Em centavos de Reais por ASK)	1T10	2T10	3T10	4T10	2010
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>16,0</b>	<b>16,1</b>	<b>16,4</b>	<b>17,6</b>	<b>16,5</b>
Receitas de passageiros	13,0	12,7	12,9	12,7	12,8
Carga	1,5	1,7	1,5	1,6	1,6
Outras receitas operacionais	1,4	1,7	2,0	3,4	2,1
Deduções e impostos sobre vendas*	(0,6)	(0,7)	(0,4)	(0,7)	(0,6)
<b>Receita líquida operacional (RASK)*</b>	<b>15,3</b>	<b>15,4</b>	<b>16,0</b>	<b>16,9</b>	<b>15,9</b>
<b>Despesa dos serviços prestados e operacionais</b>					
Combustíveis	(4,7)	(5,0)	(4,8)	(4,9)	(4,8)
Vendas e marketing	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,5)	(1,3)
Arrendamento de aeronaves, motores e equipamentos	(0,7)	(0,7)	(0,6)	(0,6)	(0,7)
Pessoal	(3,2)	(3,1)	(3,1)	(3,6)	(3,3)
Manutenção e reparos (exceto pessoal)	(0,9)	(1,0)	(0,7)	(0,8)	(0,9)
Serviços de terceiros	(1,2)	(1,1)	(1,1)	(1,0)	(1,1)
Tarifas de decolagem, pouso e navegação	(0,9)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,9)
Depreciações e amortizações	(1,1)	(1,0)	(1,0)	(0,9)	(1,0)
Seguro de aeronaves	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)
Outros	(1,0)	(1,2)	(0,8)	(1,5)	(1,1)
<b>Total das despesas dos serviços prestados e operacionais (CASK)*</b>	<b>(14,9)</b>	<b>(15,4)</b>	<b>(12,3)</b>	<b>(15,8)</b>	<b>(15,1)</b>
<b>Spread (RASK - CASK)</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>3,7</b>	<b>1,1</b>	<b>0,8</b>

\*Valores ajustados desconsiderando-se o efeito pontual da reversão do adicional tarifário para o 3T10

## Glossário

### **Passageiros transportados pagos**

Quantidade total de passageiros que efetivamente pagaram e voaram em todos os voos da Companhia.

### **RPK**

Passageiros/Km Transp. Pagos - *Revenue Passenger Kilometer*. Quantidade de quilômetros voados por passageiro pagante.

### **ASK**

Assentos/Km Oferecidos - Available Seat Kilometer. Corresponde ao produto da multiplicação da quantidade de assentos disponíveis em todas as aeronaves pela distância dos voos da Companhia.

### **Tarifa média**

Quociente da divisão da receita proveniente de transporte de passageiros pela quantidade de passageiros transportados pagantes.

### **Yield**

Quociente da divisão da receita bruta de transporte de passageiros pela quantidade de passageiros por quilômetros transportados pagos. O resultado é apresentado em centavos de Reais por quilômetros.

### **RASK**

Receita por ASK - Quociente da divisão da receita líquida total pela quantidade de assentos disponíveis por quilômetros. O resultado é apresentado em centavos de Reais por assento-quilômetro.

### **CASK**

Despesa por ASK - Quociente da divisão das despesas operacionais totais pela quantidade de assentos disponíveis por quilômetros. O resultado é apresentado em centavos de Reais por assento-quilômetro.

### **Taxa de ocupação**

Medida de aproveitamento das aeronaves. Percentual das aeronaves que estão sendo ocupadas nos voos, calculada pelo quociente entre RPK e ASK.

### **Taxa de ocupação de equilíbrio (BELF)**

Break-even load factor, ou taxa de ocupação em que as receitas são equivalentes às despesas e despesas operacionais.

### **Market Share**

Participação percentual da empresa na demanda total do mercado (medido em RPKs).

### **Capacity Share**

Participação percentual da empresa na oferta total do mercado (medido em ASKs).

### **Horas voadas**

Tempo de voo da aeronave computado entre o momento da partida e o corte do motor.

### **Número de etapas**

Número de ciclos operacionais realizados por nossas aeronaves que corresponde ao conjunto de decolagem, voo e aterrissagem.

## Contatos

### Relações com Investidores:

Marco Antonio Bologna (CEO TAM S.A)

Líbano Miranda Barroso (CEO TAM Linhas Aéreas e Diretor de Relações com Investidores TAM S.A)

Jorge Bonduki Helito (Gerente de RI)

Marcus Vinicius Rojo Rodrigues (RI)

Suzana Michelin Ramos (RI)

**Tel.:** (11) 5582-9715

**Fax:** (11) 5582-8149

[invest@tam.com.br](mailto:invest@tam.com.br)

[www.tam.com.br/ri](http://www.tam.com.br/ri)

### Assessoria de Imprensa:

Tel.: (55) (11) 5582-9748/7441/7442/8795

Cel. (55) (11) 8644-0128

[tamimprensa@tam.com.br](mailto:tamimprensa@tam.com.br)

[www.taminforma.com.br](http://www.taminforma.com.br)

### Sobre a TAM: ([www.tam.com.br](http://www.tam.com.br))

Operamos voos diretos para 45 cidades no Brasil e 18 na América do Sul, Estados Unidos e Europa. Por meio de acordos com empresas nacionais e estrangeiras, chegamos a outros 89 aeroportos brasileiros e 87 destinos internacionais. Somos líder no setor de aviação no país, com market share de 43,4% no mês de janeiro. Também detemos a liderança entre as companhias brasileiras que operam rotas para o exterior, com 85,2% do mercado em janeiro. Com a maior frota de aviões de passageiros do país (151 aeronaves), atendemos nossos clientes com Espírito de Servir e buscamos tornar as viagens de avião cada vez mais acessíveis ao conjunto da população. Somos a companhia aérea brasileira pioneira no lançamento de um programa de fidelização; o TAM Fidelidade já distribuiu 12 milhões de bilhetes por meio de resgate de pontos e faz parte da rede Multiplus, que possui hoje 7,6 milhões de associados. Membro da Star Alliance - a maior aliança de companhias aéreas do mundo - desde maio de 2010, integramos uma rede que abrange 1.160 destinos em 181 países.

### Ressalva sobre informações futuras:

Esse comunicado pode conter previsões de eventos futuros. Tais previsões refletem apenas expectativas dos administradores da Companhia, e envolve riscos ou incertezas previstos ou não. A Companhia não se responsabiliza por operações ou decisões de investimento tomadas com base nas informações aqui contidas. Estas previsões estão sujeitas a mudanças sem aviso prévio.